

ESTUDIO SOBRE LA FORMACIÓN Y LAS OCUPACIONES EN EL SECTOR DEL TRANSPORTE
EN EL PRINCIPADO DE ASTURIAS

INFORME DE RESULTADOS

SECTOR
TRANSPORTE

2015



SERVICIO PÚBLICO DE EMPLEO



GOBIERNO DEL PRINCIPADO DE ASTURIAS
CONSEJERÍA DE EMPLEO, INDUSTRIA Y TURISMO

Contenido

0. Antecedentes	3
0.1. Resumen de la situación en 2009.	3
1. Actualización del análisis de la evolución del STA en Asturias desde la perspectiva del empleo (desde 2008).	5
1.1. Empleo del transporte en Asturias: Transporte por carretera de mercancías y viajeros. Evolución 2008-2015.	8
1.2. Empleo TIC y nuevas tecnologías relacionado con el STA.	13
1.3. Otro empleo relacionado con el desarrollo del STA asturiano: Empresas de paquetería (Distribución)	15
2. Estructura funcional de las empresas de transporte y tipología básica de las ocupaciones en las empresas de transporte:	17
2.1. Revisión de las ocupaciones relacionadas con el transporte de mercancías por carretera	17
2.2. Revisión de las ocupaciones relacionadas con el transporte de viajeros por carretera.	27
2.3. Ocupaciones en empresas de auto-taxi: descripción de ocupaciones.	28
2.4. Ocupaciones en empresas de paquetería: descripción de ocupaciones.	30
3. Previsiones del sector:	35
3.1. Expectativas de empleo en transporte de mercancías por carretera.	35
3.2. Expectativas de empleo en transporte de viajeros por carretera	35
3.3. Expectativas de empleo en empresas de paquetería	35
4. Certificados de Aptitud Profesional de conductores (CAP Inicial y Continuo)	36
4.1. Antecedentes.	36
4.2. Situación actual en Asturias.	36
4.3. Propuestas de actuación	38
5. Conclusiones obtenidas de las entrevistas realizadas en empresas del sector:	39
5.1. Perspectivas del sector	39
5.2. Necesidades formativas	40
5.3. Actitud y aptitud. El perfil del candidato.	44
6. Conclusiones y sugerencias	45
7. ANEXO I	47
7.1. Listado de empresas y entidades entrevistadas y persona de contacto.	47
7.2. Relación de nuevas ocupaciones en STA y estudios reglados asociados.	48

0. Antecedentes

0.1. Resumen de la situación en 2009.

1.- En 2009, el Sector del Transporte en Asturias (STA) daba empleo directo a un colectivo de trabajadores superior a las 23.000 personas, considerando tanto el empleo por cuenta ajena como por cuenta propia (autónomos). Este dato presentaba un valor menor en comparación con el número de personas empleadas en el año 2006, cuestión motivada principalmente por la situación de crisis económica.

2.- Considerando la Clasificación Nacional de Actividades Económicas dentro del sector, en 2009 destacaba la importancia de los transportes terrestres, tanto de viajeros como de mercancías, en lo que a la generación de empleo se refiere, ya que por aquel entonces suponían un 82% de los empleos del sector en la región.

3.- Las tecnologías de la información y la comunicación y las nuevas tecnologías aplicadas al sector constituían materias de creciente importancia, que podían aportar oferta de empleo en el medio y largo plazo. En este sentido, la baja cualificación del sector en materia de nuevas tecnologías suponía una amenaza y una oportunidad al mismo tiempo. En el sector del transporte de mercancías por carretera existía una tendencia hacia la subcontratación de servicios de apoyo tecnológico, debido a las carencias de formación anteriormente señaladas. Mediante estos servicios externos, las empresas de transporte mejoran su gestión e incorporan nuevos servicios de valor añadido relacionados con las TIC. Igualmente, los servicios de mantenimiento de flota estaban mayoritariamente externalizados.

4.- Respecto a los empleos relacionados con el Sector del Transporte en Asturias desarrollados por empresas no pertenecientes a dicho sector, las ocupaciones vinculadas con la logística interna (como puede ser la de Gestor de pedidos y expediciones en empresas industriales) representaban la cuota más importante y la mayor generación de empleo en nuestra región.

5.- La creciente importancia de los idiomas en la práctica totalidad de las tareas relacionadas con las actividades comerciales, de gestión y administrativas (aunque también a nivel de personal de tráfico y conductores) destacaba entre las competencias clave cada vez más exigidas por las empresas del sector.

6.- Los trabajos propios de gestión de tráfico y gestión administrativa se mantuvieron invariables en la estructura funcional de las empresas (tanto de las grandes como de las pequeñas empresas) de 2005 a 2009. En el estudio sectorial realizado en el año 2009 se incluyeron nuevas ocupaciones que no habían sido tratadas en anteriores documentos, en concreto: Especialista en transporte de mercancías peligrosas, Consejero de Seguridad, Responsable de operaciones y Responsable de mantenimiento de flotas.

7.- En relación con el transporte de mercancías por carretera, las perspectivas económicas del sector en 2009 se traducían en un descenso de la actividad como consecuencia directa de crisis existente, lo que afectó de manera directa al sector, sufriendo una importante pérdida neta de empleo. Cabe destacar que esta cuestión afectó en mayor medida al transporte de mercancías por carretera que al de viajeros (demanda más estable en el período 2006-2009). Paralelamente a la pérdida de empleo en el sector del transporte de mercancías por carretera, se observaba una creciente demanda de conductores con mayor cualificación y formación (particularmente en materia de idiomas y conocimientos complementarios); mientras tanto, en el transporte de viajeros se cubría la demanda con conductores procedentes de otros modos de transporte, tendencia que se ha mantenido hasta 2014.

8.- Respecto al transporte aéreo, el descenso de actividad y la consiguiente reestructuración de servicios (reducción) se deducía por el descenso generalizado en el número de viajeros (-6,2% en los últimos meses de 2009), lo que provocó un reajuste del empleo en el sector a todos los niveles, tendencia que se mantuvo hasta bien entrado el año 2013.

9.- En el transporte de mercancías por ferrocarril, también se experimentaron descensos en la actividad, lo cual dio lugar a la reducción de expediciones de mercancías, mientras que la previsión era que el servicio de viajeros se mantuviera estable. Respecto al empleo, se preveía un mantenimiento del mismo independientemente del trasvase de empleos hacia a la empresa privada que pudiera producirse como consecuencia del proceso de externalización y privatización del sector.

10.- En relación con la situación del empleo en el ámbito del transporte marítimo, se diferenciaban dos situaciones. Por un lado, en los Puertos de Interés General se observaba una tendencia sostenida hacia la externalización de servicios, lo que generaba una reducción paulatina del empleo directo, creándose únicamente nuevas plazas para desarrollar tareas muy especializadas o para cubrir bajas o traslados del personal existente. Por su parte, los operadores de transporte marítimo, en el período estudiado, mantuvieron el incremento de actividad y con ello la previsión de creación de empleo en el sector, fundamentalmente en los perfiles de personal de puente (capitanes y oficiales), personal de máquinas (jefes de máquinas, mecánicos, engrasadores) y marinería.

11.- En relación con los Certificados de Aptitud Profesional, la Dirección General de Transporte del Principado de Asturias se encontraba en 2009 en plena fase de homologación de centros, ya que el comienzo de los

Antecedentes

cursos de homologación estaba previsto para finales de 2008. Aún en 2010 no existía un número de centros autorizados adecuado a la demanda formativa de los alumnos. Además de la dificultad asociada a la escasez de centros y medios técnicos (vehículos e instalaciones) necesarios para homologar los centros e impartir los cursos, existía una dificultad asociada a la necesidad de disponer de profesorado debidamente capacitado para impartir los cursos, situación que se mantiene en la actualidad, por lo que sería preciso un mayor esfuerzo por parte de todas las entidades que constituyen el sistema de formación en Asturias (y en particular las relacionadas con el sector del Transporte) para afrontar soluciones integradas en colaboración con los agentes formativos, representantes y empresarios del sector.

12.- Para afrontar las necesidades en materia de formación (más de 20.000 personas solo en Asturias) el sector considera necesario un impulso de los planes de formación destinados a este colectivo. En este sentido, independientemente del proceso de homologación de centros, profesorado y contenidos docentes, se estima necesario desarrollar un plan de acción que permita al colectivo mayoritario de autónomos acceder a los cursos precisos para la obtención del CAP. Para ello, es necesario plantear sistemas de formación mixtos (sistemas e-learning + presenciales) e incluso la puesta en marcha de servicios de formación mediante aulas móviles (algunas regiones como Galicia o Madrid ya disponen de soluciones de este tipo homologadas). En el momento actual existe interés e iniciativas en esta línea, también en el ámbito territorial del Principado de Asturias, que deberían impulsarse y apoyarse de manera decidida por parte de las administraciones públicas a fin de promover un mayor dinamismo en la oferta de servicios formativos. Estas fórmulas son además adecuadas para mejorar los niveles de formación en materia de TIC entre los profesionales del sector, algo que resulta absolutamente fundamental para mejorar su competitividad a corto, medio y largo plazo.

1. Actualización del análisis de la evolución del STA en Asturias desde la perspectiva del empleo (desde 2008).

La evolución del empleo total del sector de transporte en Asturias desde 2008 está marcada por un descenso continuado de personas que realizan actividad laboral en este sector. En 2008, el Sector del Transporte de Asturias empleaba a 18.303 personas estando a finales de 2014 empleadas un total de 16.073, lo que se traduce en una destrucción de empleo durante este periodo de aproximadamente un 12%.

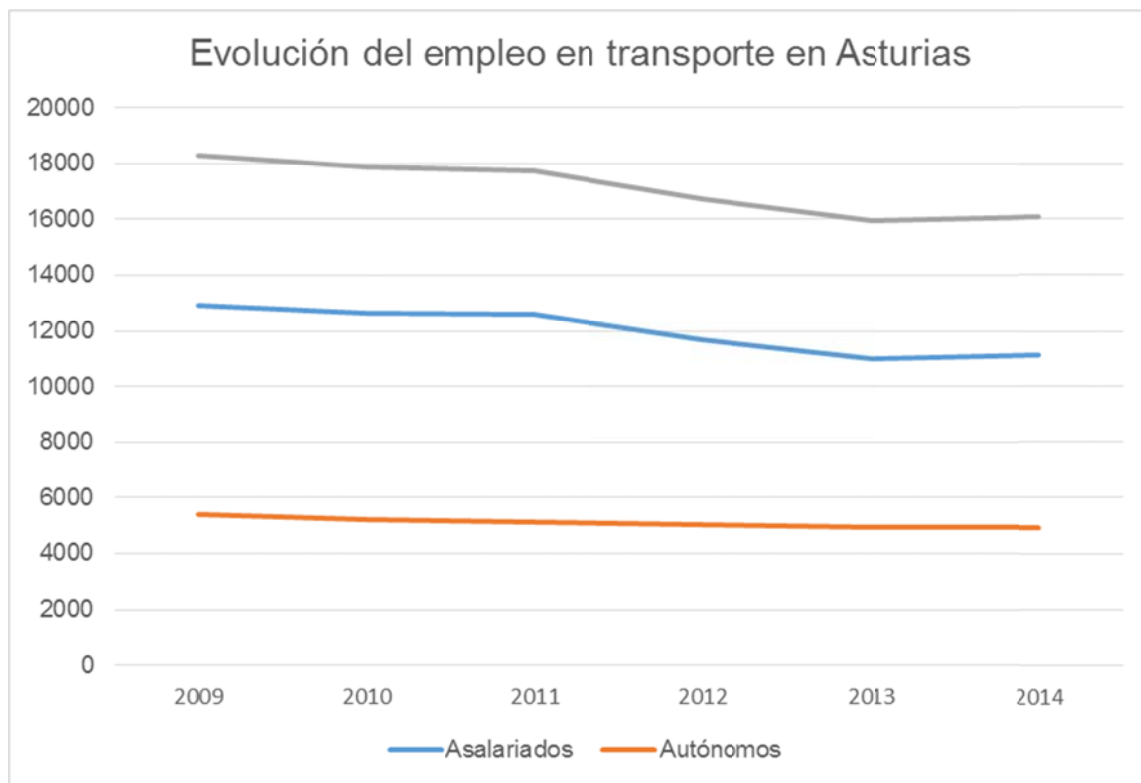


Gráfico 1. Evolución del empleo en el STA. Fuente SADEI. Estadísticas laborales 2008-2014

Cabe destacar, sin embargo, el crecimiento observado en el periodo 2014 respecto a 2013. Según el informe del Mercado de Trabajo en Asturias publicado por el Servicio Público de Empleo del Principado de Asturias, las ocupaciones relacionadas con el transporte en 2014, respecto al año 2013, aumentaron un 110,08% y el desempleo disminuyó un 11,78%.

	Hombres	Mujeres	Total	% Variación 2014/2013
Paro registrado sector transporte y almacenamiento	1916	653	2569	-11,78

Tabla 1. Paro registrado en el sector transporte y almacenamiento año 2014. Fuente: sistema de información de los Servicios Públicos de Empleo (SISPE).

Es una característica constante del sector transporte el que su crecimiento o decrecimiento casi duplique en tasa a la que en su momento exista de crecimiento económico por lo que este dato viene a confirmar la mejora lenta y paulatina de la actividad económica a nivel general.

Además, el comportamiento de las ocupaciones respecto al número de contrataciones refleja que no se ha producido una variación significativa de la estructura económica de la provincia, ya que siguen siendo mayoritarios los perfiles tradicionales.

En cuanto al empleo en el sector, en función de la distinción del trabajo por cuenta propia o ajena, en el año 2014, de las 16.073 personas empleadas, 11.147 eran personas asalariadas y 4.926 eran empresarios individuales autónomos, lo que representa un 69% y un 31% respectivamente.

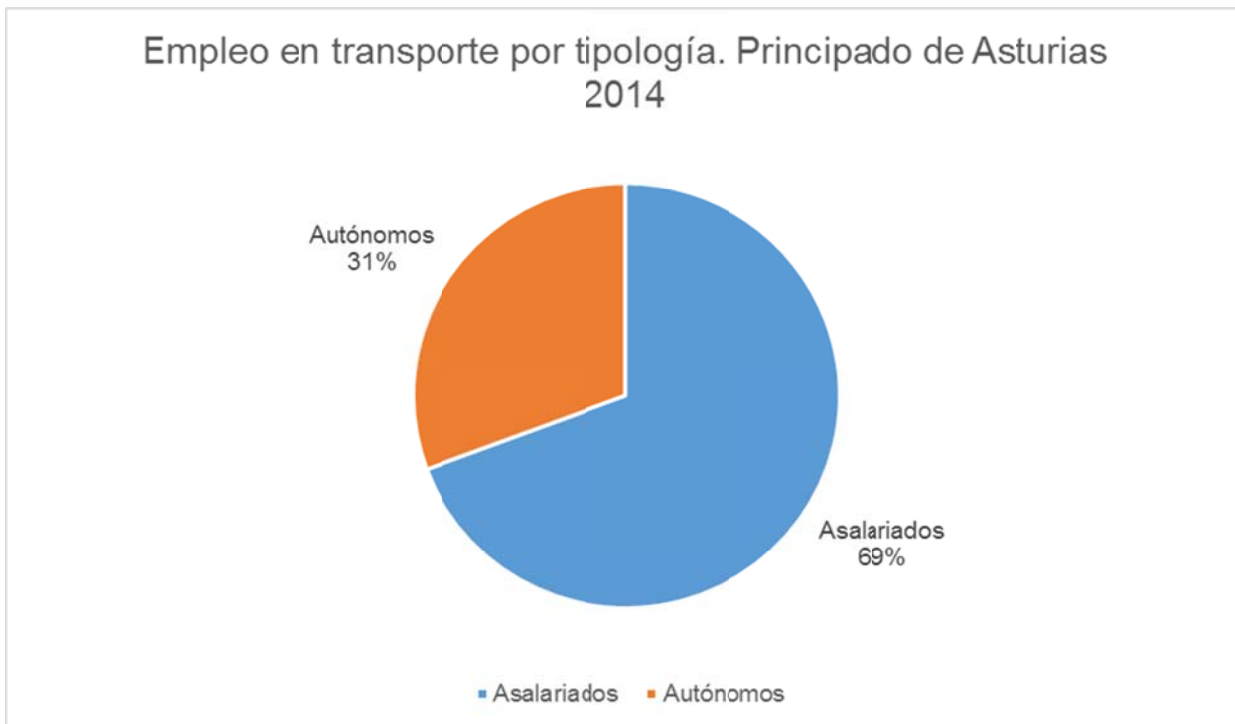


Gráfico 2. Empleo en el STA según la tipología (personas asalariadas/autónomas) año 2014. Fuente SADEI. Estadísticas laborales 2008-2014.

De forma análoga, el empleo por comarcas en la región ha presentado una tendencia decreciente, experimentando mayores descensos en el número de personas empleadas la comarca de Oviedo.

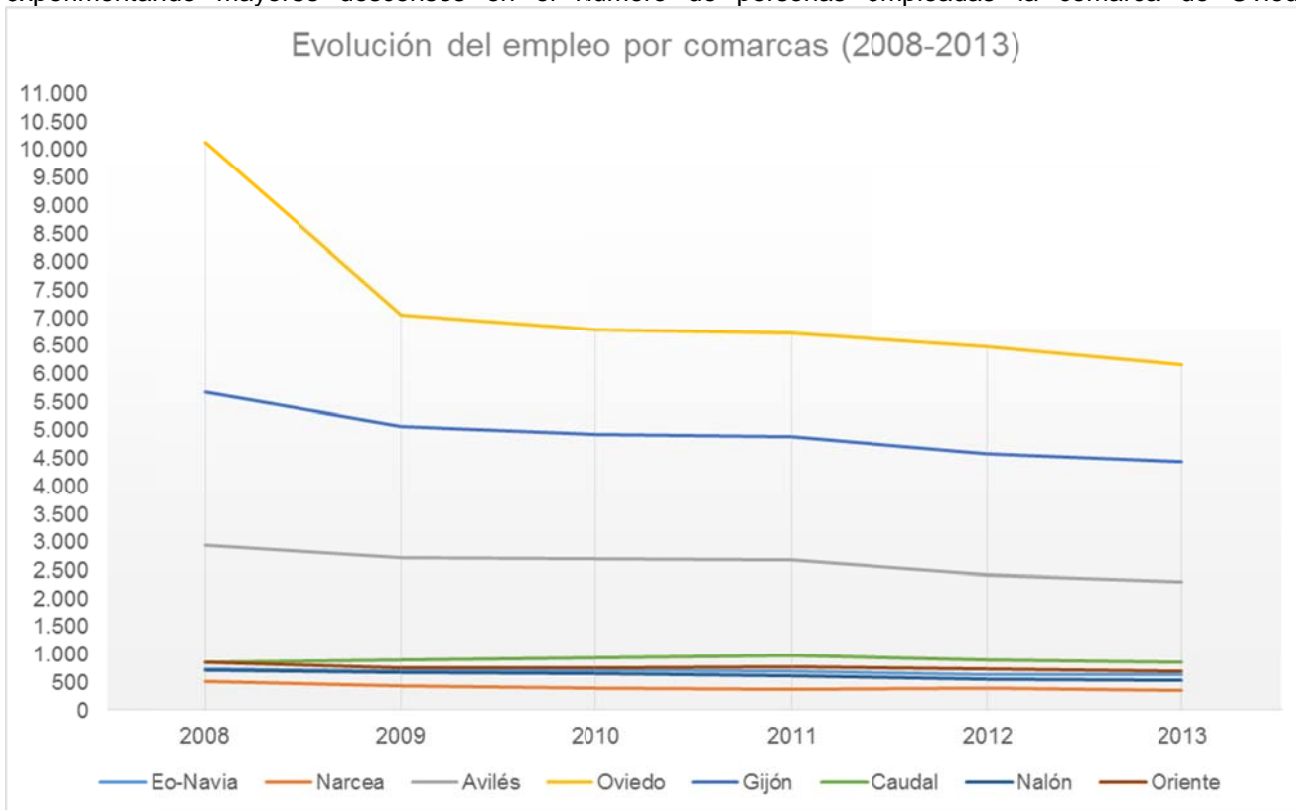


Gráfico 3. Evolución del empleo del STA por comarcas. Fuente SADEI. Estadísticas laborales 2008-2014

Observando la distribución de empleo por comarcas, en el año 2013 últimas estadísticas disponibles del SADEI), los empleos en el sector del transporte en la Comunidad Autónoma de Asturias se distribuían de tal forma que el mayor número se localizaba en la comarca de Oviedo, con 6.159 trabajadores, representando un

39% del total. A continuación, le seguía la comarca de Gijón, con 4.435 empleos, suponiendo un 28% del total, así como la comarca de Avilés que representaba un 14,78%. Por detrás de los citados territorios se sitúan las comarcas del Caudal, del Oriente, la del Nalón y la comarca Eo-Navia que suponen un 4% cada una y por último, la comarca de Narcea con tan solo un 2%.

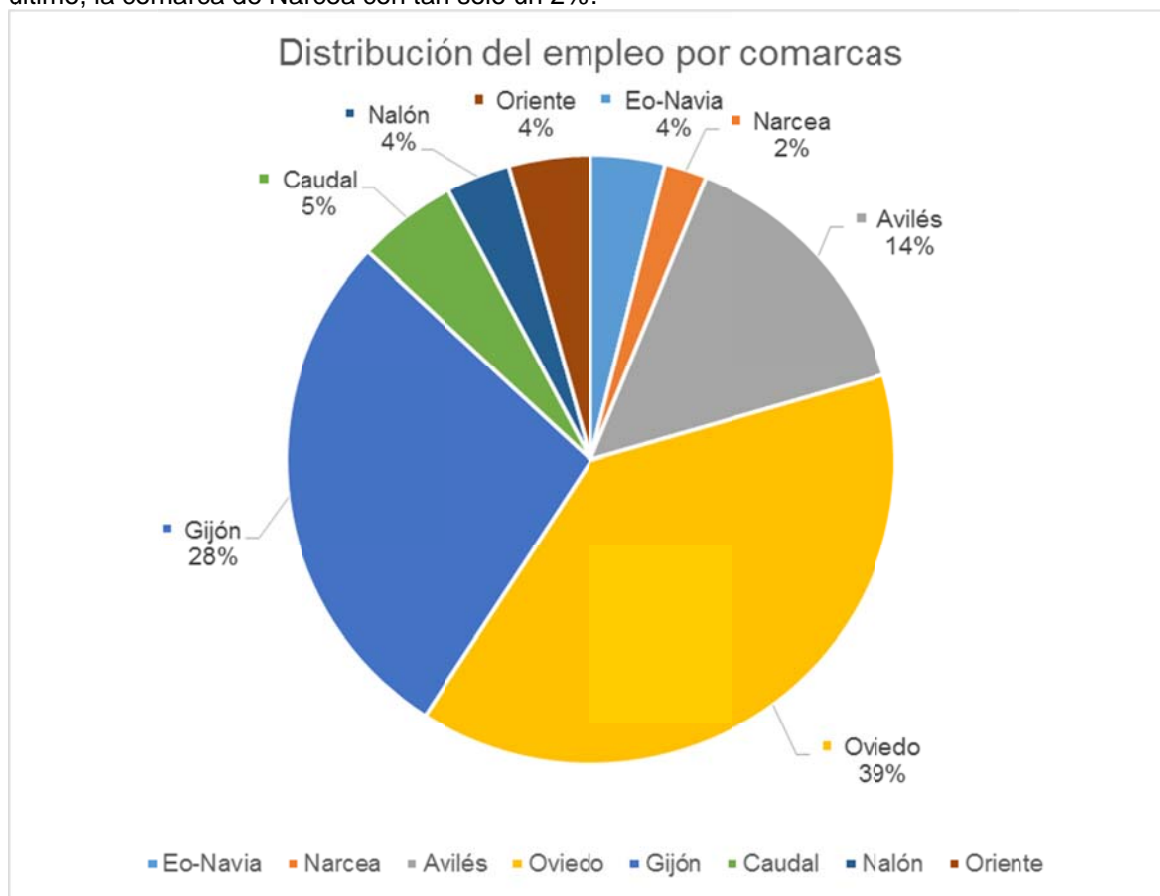


Gráfico 4. Distribución del empleo del STA por comarcas (2013). Fuente SADEI. Estadísticas laborales 2008-2014

Por último, atendiendo a los códigos de CNAE (2009), se observa que el empleo en el subsector de transportes terrestres (mercancías y pasajeros) ha experimentado un descenso de un 1,5% desde 2008 respecto al total acumulando un 81%.

Le siguen las actividades agrupadas dentro de las actividades anexas a los transportes que suponen un 17,69%, y que ha experimentado un ligero crecimiento, mientras que el transporte marítimo y el aéreo presentan unos niveles de actividad muy inferiores.

Además, el transporte aéreo ha experimentado un pequeño decrecimiento lo que es sin duda consecuencia de la disminución del tráfico aéreo en el Principado tanto en volumen de pasajeros como de mercancías en el periodo indicado.

	2015	2008
49. Transportes terrestre	81%	82,50%
50. Transporte marítimo	0,99%	0,87%
51. Transporte aéreo	0,32%	0,34%
52. Actividades anexas a los transportes.	17,69%	16,29%

Tabla 2. Empleo en el STA según CNAE año 2014. Fuente: Elaboración propia.

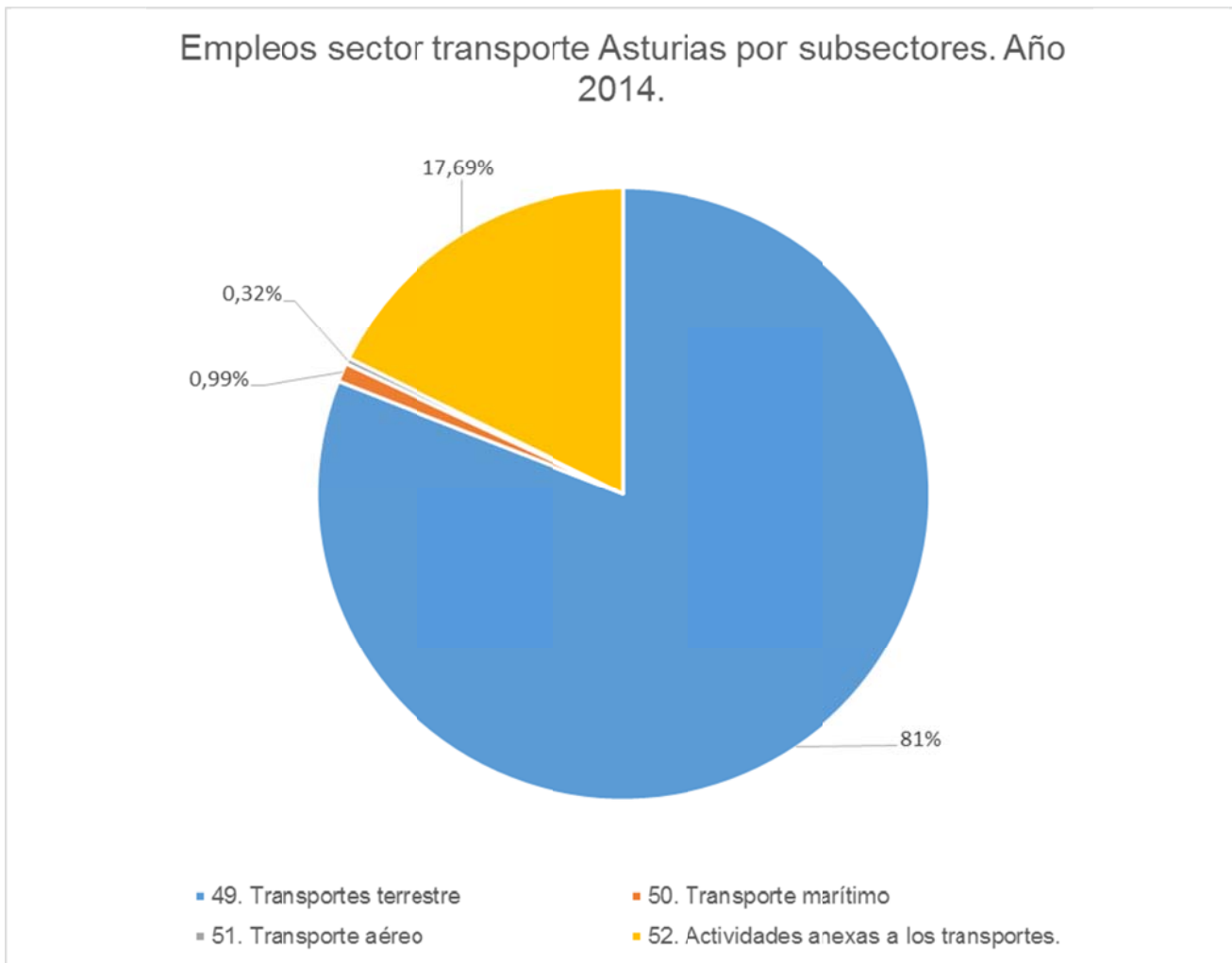


Gráfico 5. Porcentaje de empleabilidad en el sector del transporte del Principado de Asturias por subsectores según CNAE año 2014. Fuente: Elaboración propia.

1.1. Empleo del transporte en Asturias: Transporte por carretera de mercancías y viajeros. Evolución 2008-2015.

a. Transporte de mercancías por carretera.

Tal y como avanzamos en la página 5 del presente estudio, a lo largo de los diferentes ciclos económicos de los últimos 40 años se ha venido constatando que tanto el crecimiento como el decrecimiento económico general incide en el transporte de mercancías duplicando los efectos (en términos tanto de crecimiento como de reducción). Otro de los efectos asociados es la “inercia” del sector, de manera que se retrasa tanto el comienzo de la reducción de actividad como la mejora de la misma.

Ejemplo de ello es el número de vehículos autorizados para el transporte de mercancías por carretera en el Principado de Asturias que, desde 2009, ha ido en claro descenso. Aún no figuran datos de 2015, pero de acuerdo con las entidades entrevistadas, desde 2014 se ha manifestado un importante repunte en el sector lo que se correspondería con la incipiente mejoría de la situación económica en el país. Este repunte ha sido tanto en actividad, facturación como matriculación tanto de camiones como de remolques y semirremolques.

	Transporte de mercancías por carretera. Número de vehículos autorizados (ligeros y pesados)			
	Total	Transporte público		Transporte privado
		Ámbito Nacional	Ámbito Local	
2014	9139	6530	0	2609
2013	9714	7160	0	2554
2012	10023	7052	0	2971
2011	11080	8202	0	2878
2010	11162	8010	0	3152
2009	11999	8984	0	3015

Tabla 3. Transporte de mercancías por carretera. Número de vehículos autorizados. Fuente: D.G de Transporte Terrestre Ministerio de Fomento. Anuarios estadísticos. Elaboración propia.

Analizando la estructura y el tamaño de las empresas de transporte de mercancías asturianas se puede observar que al igual que ocurre en el resto de España, los transportistas son en su mayoría empresarios individuales autónomos, poseedores de un único vehículo autorizado.

En España esta atomización del sector supone que más de un 95% de las empresas posean una flota de como máximo 9 vehículos, y que aproximadamente el 70% sean transportistas con un solo vehículo.

Teniendo en cuenta el dato de número de empresas y vehículos autorizados en el Principado, así como los datos proporcionados por organizaciones patronales del transporte y federaciones de transporte de los sindicatos más representativos, además de las opiniones recabadas entre el resto de entidades entrevistadas, se estima la cifra total de personas empleadas en el sector transporte por carretera en Asturias tanto como empresarios como trabajadores en el año 2014 de más de 11.000.

Se sabe además que un 90% de las personas empleadas en este sector son conductores (tanto de vehículos ligeros –hasta 3.500kg masa máxima autorizada- como pesados–más de 3.500kg de masa máxima autorizada) lo que hace un total de 9.900.

b. Transporte de viajeros por carretera.

Para el análisis de la evolución del empleo en el subsector del transporte de viajeros, se han tenido en cuenta diferentes variables (número de empresas autorizadas, parque de vehículos...) y su evolución en el periodo que nos ocupa.

El parque de vehículos autorizados en Asturias no ha experimentado grandes variaciones siendo la evolución prácticamente análoga para todos los modos de transporte de pasajeros.

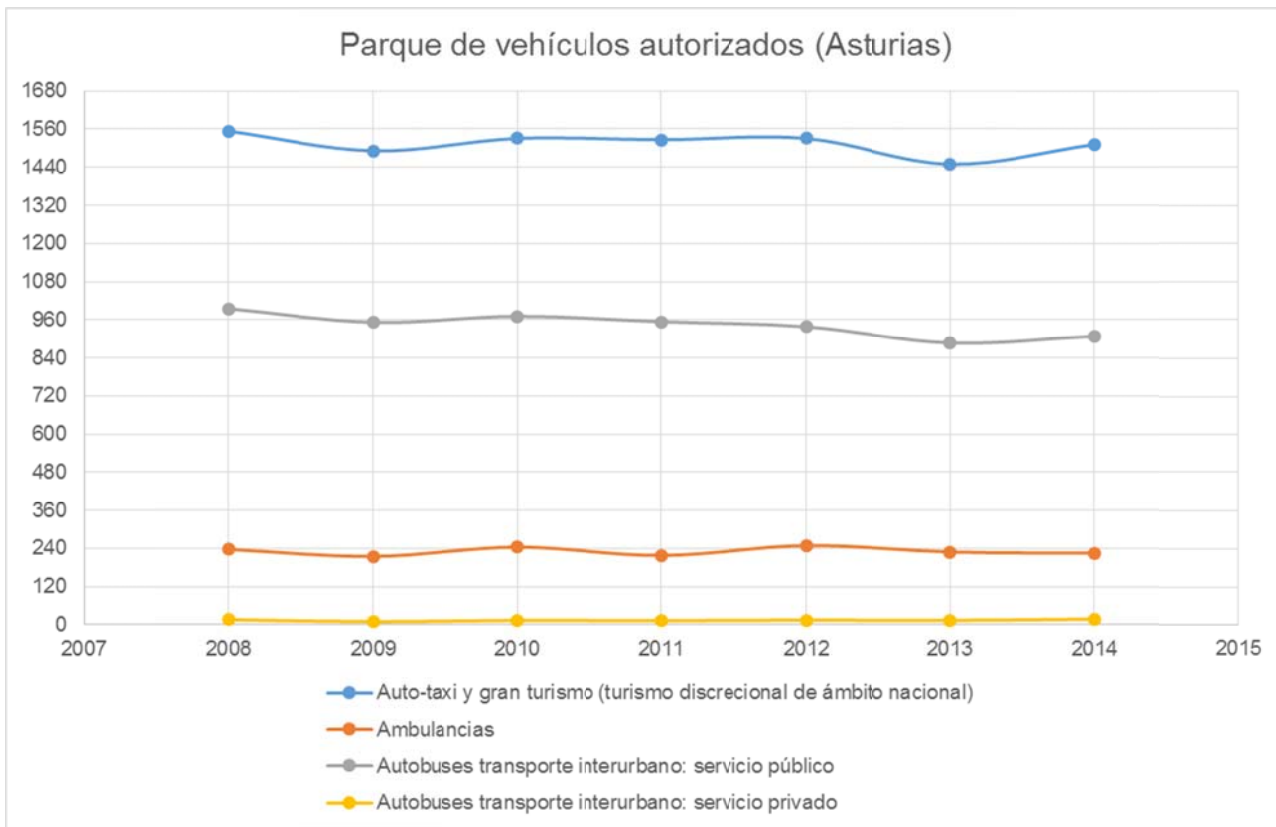


Gráfico 6. Evolución parque de Vehículos autorizados Principado de Asturias. Fuente: D.G. De transporte terrestre. Ministerio de Fomento. Gráfico elaboración propia

A continuación se analizará cada modo por separado.

- **Transporte de viajeros por carretera en autobús.**

Desde 2010 el transporte de viajeros por carretera ha descendido de manera drástica, lo que puede hacer pensar que la empleabilidad puede haber variado de manera similar.

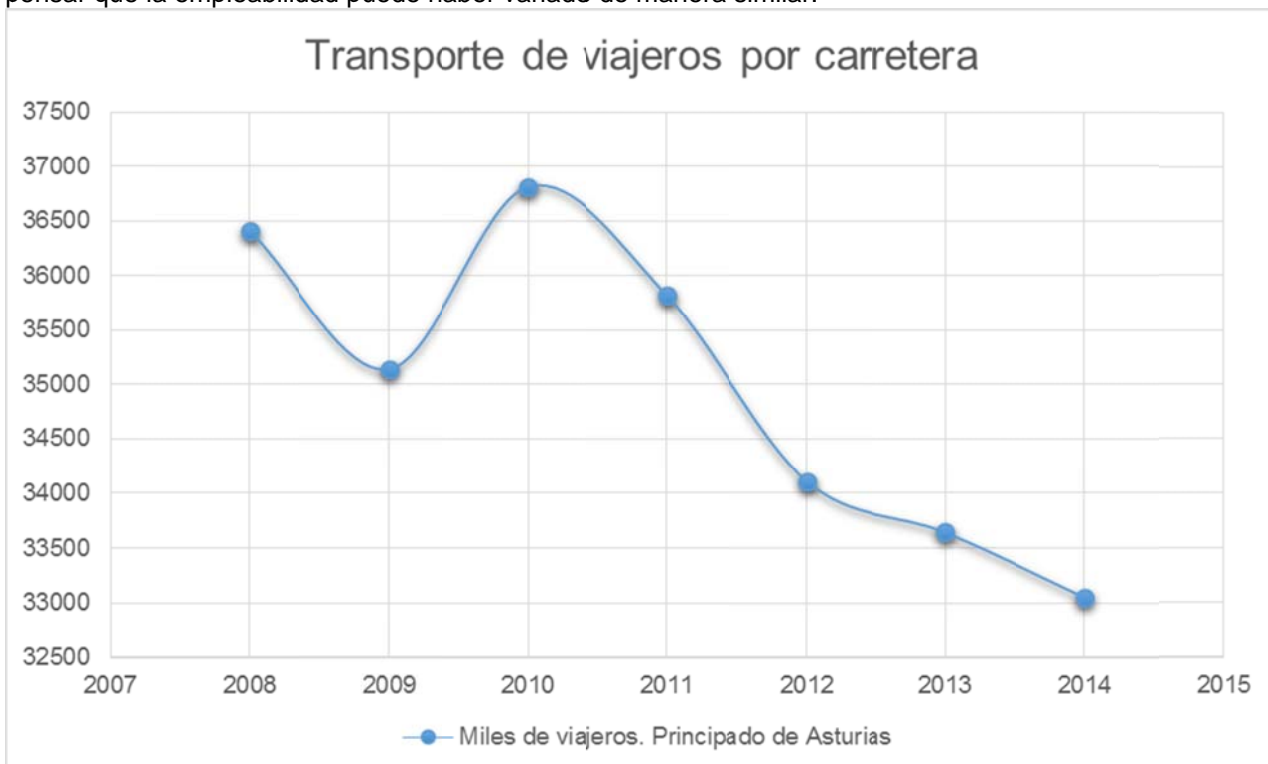


Gráfico 7. Evolución del número de viajeros por carretera (miles) Principado de Asturias. Fuente: SADEI

El parque de autobuses puede clasificarse atendiendo a diferentes criterios: en función del ámbito geográfico de los servicios que realizan (urbano-origen y destino dentro del mismo municipio- e interurbano- origen y destino en diferentes municipios), en función del servicio al que están destinados (servicio regular o servicio discrecional) y en función de la actividad de la empresa propietaria de los mismos (servicio público o servicio privado).

En el Gráfico 8, se aprecia como la flota destinada al servicio público interurbano ha descendido progresivamente desde el año 2008, casi coincidiendo con el comienzo de la crisis económica hasta llegar a un mínimo en el año 2013. Desde ese año, se ha producido un pequeño aumento del parque de vehículos que se está manteniendo estable en 2015 con respecto al aumento en 2014.

Si analizamos el número de autobuses autorizados, los autobuses de servicio privado, es decir, aquellos que son propiedad de empresas u organizaciones cuya actividad no es la de transporte; apenas han experimentado variación (suponen una proporción mínima del parque de vehículos) mientras que el número de autobuses de servicio público autorizados ha ido disminuyendo progresivamente desde el año 2008.

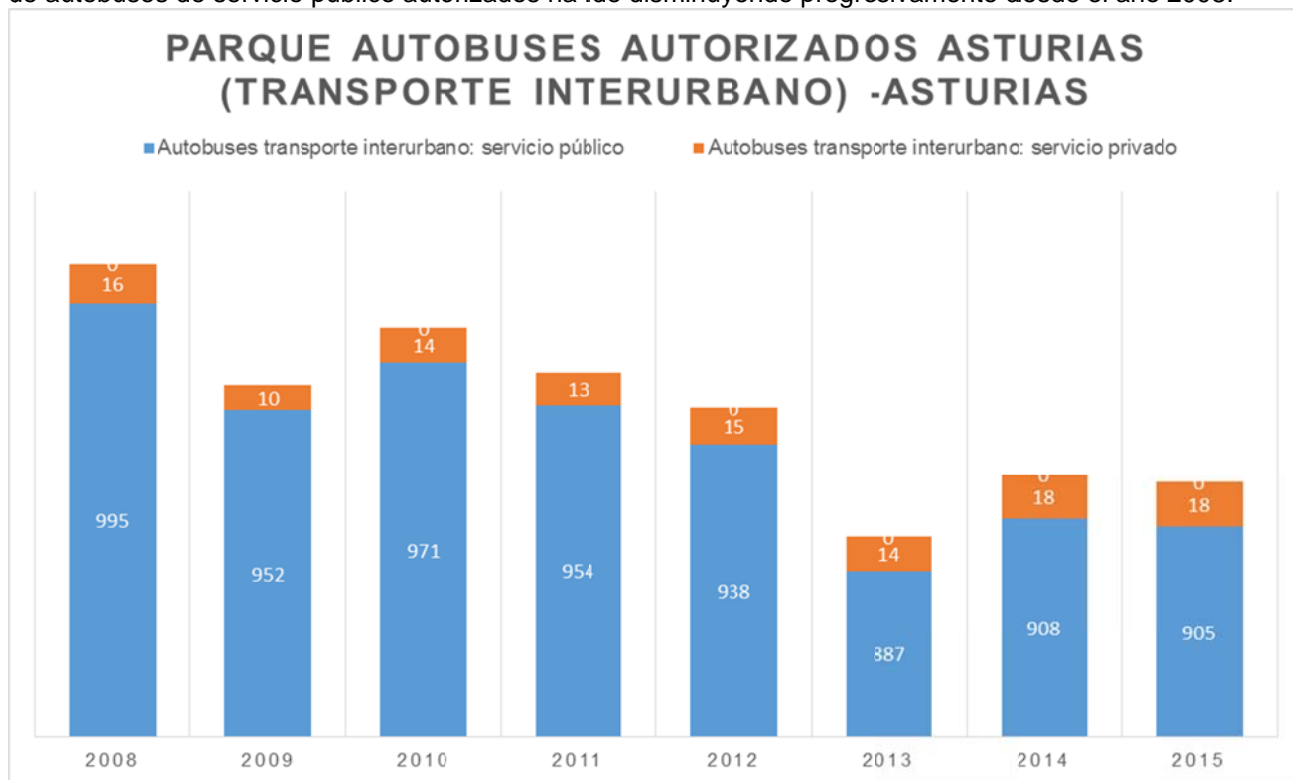


Gráfico 8. Parque autobuses autorizados (Asturias). Transporte interurbano. Fuente: D.G de Transporte, Ministerio de Fomento.

Analizando la evolución de ese parque de vehículos, en función del tipo de servicio al que están destinados se aprecia que: el descenso en el número de autobuses autorizados dedicados al transporte de tipo urbano (regular en su totalidad) ha sido mucho menos acusado que el producido en la flota dedicada a los servicios de tipo interurbano (regular y discrecional). Precisamente la tasa de movilidad entre poblaciones se ha reducido de forma paralela a la tasa de empleo general. Véase Tabla 4.

	2008	2009	2010	2011	2012	2013
Autobús urbano capital	64	63	64	64	68	65
Otros autobuses urbanos	98	97	91	84	84	83

Tabla 4. Número de autobuses urbanos. Principado de Asturias. Fuente: Observatorio de Transporte, Ministerio de Fomento.

La oferta del transporte discrecional está cubierta por empresas de todo tipo de tamaños prioritariamente pequeñas y medianas; y por otro lado el transporte regular (tanto de uso general como de uso especial) desarrollado en Asturias por las empresas, de mayor dimensión y estructura.

Las empresas que poseen una autorización de transporte para servicio regular, únicamente podrán destinar sus vehículos a este tipo de servicios mientras que las empresas que tengan una autorización de tipo discrecional podrán realizar con sus vehículos tanto transportes discrecionales como también regulares. De

ahí que en el Principado de Asturias el 100% de las empresas de transporte de viajeros hayan decidido que sus vehículos tengan una autorización de tipo discrecional.

El transporte de tipo urbano es regular prácticamente en su totalidad y mientras que el de tipo interurbano incluye servicios regulares y discretionales.

A la hora de proceder al estudio del empleo en el transporte de viajeros en autobús en el ámbito del Principado de Asturias, deben tenerse en cuenta todas las variables anteriormente indicadas (flota, servicio público o privado, servicio regular o discrecional, ámbito geográfico de la prestación del servicio).

Así, en función de las tipologías de puesto de trabajo, el análisis del empleo es el siguiente:

Conductores-perceptores

Líneas regulares

A nivel de empleo, y más concretamente en la ocupación de conductor (denominado conductor-perceptor en el Convenio del Transporte del Principado de Asturias), es muy importante tener en cuenta la distinción entre servicios regulares y servicios discretionales. Al ser los primeros aquellos que se prestan sujetos a un horario (generalmente amplio), calendario e itinerarios preestablecidos, el número de conductores necesario para que cada uno de estos vehículos pueda prestar estos servicios se encuentra en torno a 3 a 4,5.

Servicios discretionales

En el transporte discrecional en muy pocos casos hay más de un conductor por vehículo asignado.

Teniendo todas estas variables en cuenta, se estima que en 2015 existen en la región alrededor de 1.650 personas en activo como conductoras-perceptoras.

De acuerdo con los datos obtenidos a partir de las entrevistas realizadas, desde el año 2008 el empleo generado de conductores se limitó a la renovación de los puestos vacantes por jubilación o bajas por enfermedad. Esta tasa de renovación, se cifra en el 15% anual hasta el año 2014. Desde 2014 hasta el año 2015 esta tasa se ha incrementado hasta el 20% y se prevé que se mantenga en esta cifra o incluso ligeramente superior durante todo 2015, 2016 y hasta 2017.

En cuanto al personal que en las empresas de transporte de viajeros por carretera desempeña otras ocupaciones distintas a las del conductor-perceptor, se pueden analizar pormenorizadamente los siguientes perfiles:

Jefes y operadores de tráfico.

Líneas regulares

Como antes indicábamos, al estar recogido de forma detallada y rigurosa en la concesión administrativa de la línea regular el cumplimiento de un calendario y un horario concreto para cada expedición circulando por un itinerario prefijado y solo modificables estas condiciones de forma excepcional y autorizada por la administración, la gestión de tráfico y control de estos servicios puede realizarse con una plantilla muy ajustada comparativamente con la de conductores necesarios para desarrollar esos servicios. Los Sistemas de Ayuda a la Explotación (SAE) así como las diferentes herramientas disponibles de comunicación, posicionamiento y gestión, permiten que un solo operador pueda gestionar con solvencia un gran número de vehículos con sus correspondientes conductores. Empresas de transporte urbano pueden tener 80 vehículos realizando líneas por el casco urbano de un municipio con una plantilla diaria de 160 conductores y con solo 4 operadores de tráfico.

Servicios discretionales

En el caso del transporte discrecional, donde a diferencia del regular, no existe un calendario, horario e itinerario prefijados; si no que estos servicios se desarrollan a medida de las exigencias de los clientes que pueden ser cambiantes tantas veces como estos deseen, el control de la plantilla de conductores y la flota es más complejo; es por ello que la optimización de los recursos para el correcto desarrollo de estos servicios requiere de una mayor dimensión del departamento de tráfico y, por tanto, de la plantilla y los medios en los que esta se apoye para la gestión de la circulación de la flota.

La plantilla que en Asturias se dedica a desempeñar las funciones de tráfico en las empresas de transporte de viajeros por carretera se estima en 80 personas en el año 2015.

Gerente o Director y Direcciones: Comercial, Administrativa, Recursos humanos

Muy pocas son las empresas asturianas de transporte de viajeros por carretera con tamaño y estructura suficiente para que además de la gerencia existan departamentos independientes administrativo, comercial y de personal. En general las empresas son de pequeño tamaño y estructura, aglutinándose a veces varias funciones en la misma persona o incluso siendo externalizadas en parte o en su totalidad algunas como la administrativa.

En ese solapamiento de funciones es habitual que los operadores y jefes de tráfico realicen labores comerciales y también de gestión de recursos humanos (organizar las jornadas laborales y descansos de los conductores) así como en otros casos es el gerente o director el que realiza tareas comerciales de administración y de gestión de recursos humanos.

Las tareas de mecánica y mantenimiento en empresas pequeñas están en su mayoría externalizadas, sobre todo a partir de la tendencia a la modernización del parque de vehículos (muchas veces motivada por exigencias de clientes y administraciones). Esta modernización se lleva a cabo en muchos casos a través de contratos de arrendamiento financiero que incluyen el mantenimiento mecánico en los talleres de las marcas de los vehículos.

- Transporte de viajeros por carretera auto-taxi y gran turismo

De acuerdo con FAST (Federación Asturiana Sindical del Taxi), el sector está casi en su totalidad compuesto de empresarios individuales autónomos, sin personal asalariado, por lo que para estimar el número de personas ocupadas en el sector del taxi se ha tenido en cuenta principalmente el número de empresas del sector.

Como se observa a continuación, el sector experimentó un ligero decrecimiento en 2008 y desde entonces, el número de empresas se ha mantenido prácticamente constante desde entonces. En 2015 este número asciende a 1.300.

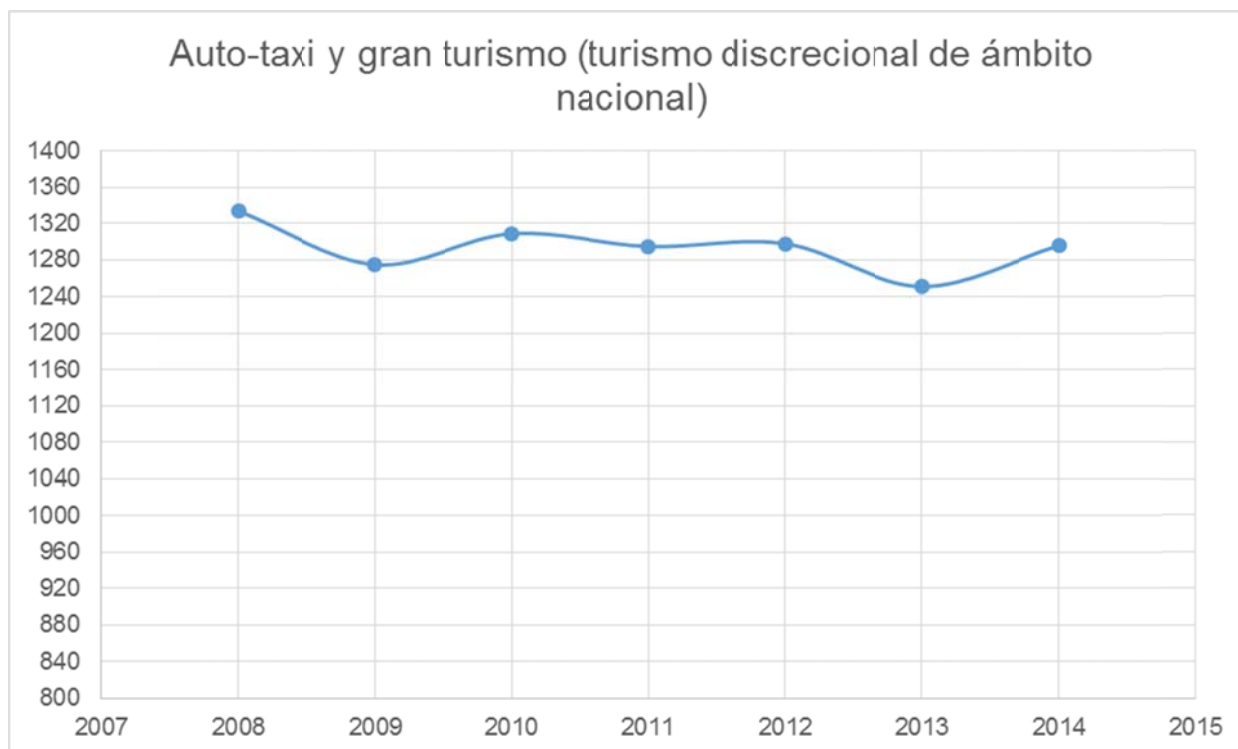


Gráfico 9. Número de empresas autorizadas auto-taxi y gran turismo Fuente: D.G. De transporte terrestre. Ministerio de Fomento. Gráfico elaboración propia

No obstante, algunos empresarios con el objeto de optimizar la explotación de su vehículo, contratan a un segundo conductor. Se estima que además de los 1.300 taxistas autónomos, existen aproximadamente en el Principado unos 450 conductores asalariados. La mayor parte de los trabajadores y autónomos del sector taxi se encuentran concentrados en las tres ciudades asturianas: Oviedo, Gijón y Avilés.

Además ha de tenerse en cuenta al personal asalariado en las cooperativas de taxistas (administración y operador de tráfico). Este personal en Asturias se cuantifica en 90 personas.

1.2. Empleo TIC y nuevas tecnologías relacionado con el STA.

El desarrollo de los servicios e infraestructuras de transporte condiciona, a su vez, la puesta en funcionamiento de sistemas de gestión, control y comercialización de los servicios de Transporte.

En materia de TIC, en cada una de las actividades que hemos clasificado, existe una clara diferenciación entre las soluciones destinadas al transporte de mercancías por carretera y aquellas destinadas al transporte de viajeros.

En el presente apartado incluiremos únicamente a aquellas empresas que desarrollan actividad clasificada dentro de los siguientes campos:

a. Consultoría Avanzada en materia de Organización del Transporte.

En este grupo se incluyen empresas que realizan estudios relacionados con cuestiones organizativas, optimización de redes de transporte, servicios, estudios de movilidad, conteos de aforos, estadísticas sobre transporte, etc.

b. Equipamiento para infraestructuras de transporte.

Se incluyen en este grupo las empresas fabricantes, distribuidoras e instaladoras de equipos y sistemas avanzados relacionados con la gestión y control de infraestructuras de transporte, tales como sistemas avanzados de control de acceso, soluciones de billética y ticketing, medición automática de aforos o sistemas automatizados e inteligentes de almacenamiento y Logística.

c. Desarrollo de aplicaciones de gestión, logística, ventas o información.

En este grupo se incluyen empresas desarrolladoras de soluciones y aplicaciones informáticas orientadas a la gestión interna de las empresas de transporte, tales como:

- Programas de gestión interna de empresas de transporte.
- Sistemas de tracking, código de barras o similares.
- Sistemas GPS de gestión de flotas.
- Bolsas de carga Online.
- Equipos avanzados para control de vehículos (tacógrafo digital).

Veamos de manera detenida cada una de ellas.

a. Consultoría Avanzada en materia de Organización del Transporte.

Este sector agrupa a empresas de consultoría que realizan estudios de investigación previa a la implantación de soluciones organizativas en materia de transporte.

La mayor parte de estas empresas centran su actividad en clientes públicos con competencias sobre el transporte público de viajeros si bien, existen campos de actuación en el ámbito del transporte de mercancías en la medida en que se busca un conocimiento cada vez mayor de los flujos de mercancías, detallando cada vez más los puntos de origen y destino así como las características, intensidad y frecuencia de los mismos.

Este campo de la consultoría genera empleo de cualificación media o alta, al mismo tiempo que genera actividad en niveles de cualificación bajos, especialmente del tipo de encuestadores y teleoperadores.

El principal consumidor de Asturias de este tipo de trabajos (para Transporte terrestre) es, curiosamente, desde hace varios años, el Puerto de Gijón y, en segundo lugar y a mayor distancia, el Puerto de Avilés. El motivo es la necesidad de acotar y diseñar estrategias de captación de flujos de transporte por carretera para su traslado al modo marítimo, toda vez que el volumen de tráficos de mercancía general captado por estas entidades, en ocasiones no justifica el mantenimiento de líneas regulares de contenedores. Sin embargo, por contra a lo que venía ocurriendo en fechas previas al anterior estudio, en los últimos años el Puerto de Gijón ha mejorado en la implantación y consolidación en el tiempo de nuevos tráficos de línea regular de mercancía contenerizada.

El volumen de empleo generado en esta actividad en relación con el sector transporte supera el centenar de personas, no estando previsto un crecimiento de actividad.

b. Equipamiento para infraestructuras de transporte y Logística.

Incluimos en este grupo las empresas fabricantes, distribuidoras e instaladoras de equipos y sistemas avanzados relacionados con la gestión y control de infraestructuras de transporte, tales como sistemas avanzados de control de acceso, medición automática de aforos, señalización y gestión de tráficos, seguridad, o sistemas automatizados e inteligentes de almacenamiento.

Los principales clientes de este tipo de empresas son, principalmente, las entidades públicas locales, Principado de Asturias así como los operadores públicos de transporte ferroviario. Igualmente las Autoridades Portuarias son clientes de importancia para este sector.

El perfil de las ocupaciones que demandan es muy variado, desde personal de alta cualificación hasta personal técnico para realización de labores de mantenimiento e instalaciones.

El empleo total generado por estas empresas en Asturias se estima en más de un millar de personas, siendo una tipología de empleo tradicionalmente estable en el tiempo con variaciones menores en la plantilla.

c. Desarrollo de aplicaciones y servicios de gestión, logística, ventas o información.

Dentro de este grupo incluimos a todas aquellas empresas que desarrollan soluciones y aplicaciones destinadas a la mejora de gestión de las empresas, mejora de la calidad y optimización de los servicios de transporte, incluidas soluciones de venta o mejora de procesos de información. Igualmente se incluyen las empresas especializadas en sistemas avanzados para control de vehículos (tacógrafo digital) y sistemas de gestión de flotas (GPS).

En el apartado de bolsas de carga online, cabe destacar la colaboración conseguida para el presente estudio de la plataforma “FactoCargo.com”, que se lleva desarrollando desde hace más de 10 años en el Principado de Asturias y que en este año 2015, ha visto la luz ofreciendo nuevos y únicos servicios al sector del transporte de mercancías por carretera. Como plataforma online no sólo permite acercar la oferta de fuerza de carga a la demanda de transporte, sino también ofrecer al colectivo de pequeños y medianos transportistas servicios de alto valor añadido, como son la opción de garantizar y anticipar el cobro de los portes contratados a través de la plataforma. Es la primera plataforma tecnológica al alcance de cualquier transportista, que combina sus servicios de bolsa de cargas, con otros muchos de tipo fundamentalmente financiero.

1.3. Otro empleo relacionado con el desarrollo del STA asturiano: Empresas de paquetería (Distribución)

El mercado postal español ha sido tradicionalmente un sector muy competitivo desde antes de su liberalización total en 2011. En España operan más de 1.500 empresas postales nacionales e internacionales (fuente: informe anual integrado Grupo Correos).

Debido a la irrupción de las nuevas tecnologías y la sustitución electrónica de los envíos físicos, se experimentó a nivel nacional un acusado descenso en los volúmenes de transporte postal. Esta contracción se reflejó tanto en la facturación como en el nivel de empleo del sector.

Sin embargo, desde 2012, el sector del transporte postal presenta las tasas de crecimiento más elevadas del sector en general, debido fundamentalmente al auge imparable del comercio electrónico. De hecho, según datos del Instituto Nacional de Estadística, la cifra de negocio de las empresas de paquetería se comporta mejor que la del sector servicios, en el que está encuadrada. Lo que demuestra que el negocio de la paquetería y las empresas que se dedican a este sector denominado bajo el epígrafe de ‘Actividades postales y de correos’ han encontrado un gran aliado en el e-commerce.

En el caso concreto del Principado de Asturias, esta tendencia es análoga. Desde 2012 el número de empresas del sector ha ido creciendo paulatinamente y con él, el volumen de envíos. Si bien todas las empresas consultadas para la realización del presente estudio constatan que en el caso del Principado el volumen de envíos recibidos es mucho mayor que el de emitidos.

Año	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015
Número de empresas (CNAE 2009 53-Actividades postales y de correos)	68	63	69	80	70	83	86	84

Tabla 5. Número de empresas (CNAE 2009 53. Actividades postales y de correos) Principado de Asturias. Fuente: Instituto Nacional de estadística

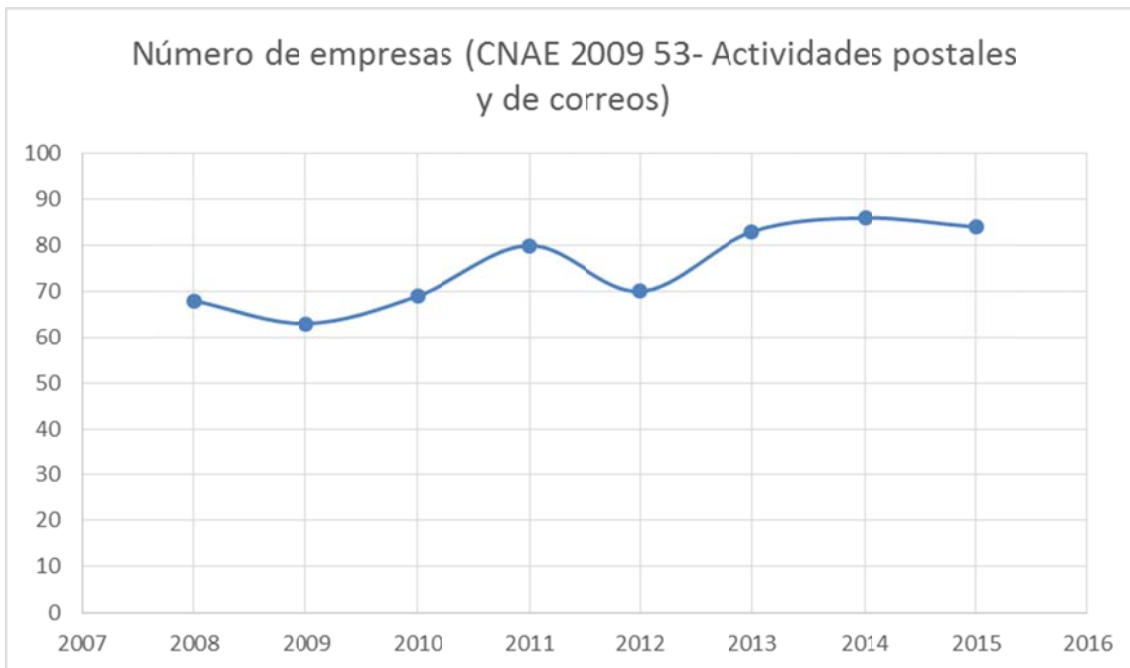


Gráfico 10. Evolución número de empresas de actividades postales y de correos del Principado de Asturias. Fuente: Instituto Nacional de Estadística.

Las empresas con más antigüedad y experiencia en el sector paquetero están creciendo notablemente en términos facturación y actividad, y también están surgiendo otras nuevas, dedicadas en sus inicios fundamentalmente a la recogida y distribución a nivel local, regional y nacional, pero no internacional.

En cuanto a la empleabilidad, en la siguiente tabla podemos observar que en el Principado de Asturias predominan las empresas sin asalariados que contratan el transporte con empresarios individuales autónomos y las microempresas (hasta 10 asalariados).

No existen en el Principado empresas de más de 50 empleados. Este dato puede sorprender si tenemos en cuenta que grandes empresas de transporte urgente y logística están establecidas en la región bajo el modelo de negocio de franquicia.

Año	Número de empleados					
	Sin Asalariados	1 a 2	3 a 5	6 a 9	10 a 19	20 a 49
2008	29	4	5	11	7	2
2009	26	14	10	5	7	1
2010	31	20	9	3	6	0
2011	40	16	13	4	6	1
2012	38	11	11	7	5	2
2013	43	18	7	9	5	1
2014	48	15	9	6	7	1
2015	45	15	9	7	7	1

Tabla 6. Número de empleados en las empresas incluidas en CNAE 2009 53 Actividades Postales y de correos Principado de Asturias. Fuente: Instituto Nacional de estadística*

*Las actividades postales y de correos incluyen empresas de envío postal (cartas, buzzoneo...) además de paquetería y no se incluye en esta estadística el personal funcionario ni laboral empleado por la Sociedad Estatal Correos y telégrafos.

2. Estructura funcional de las empresas de transporte y tipología básica de las ocupaciones en las empresas de transporte:

2.1. Revisión de las ocupaciones relacionadas con el transporte de mercancías por carretera

Una vez realizada la revisión de las ocupaciones y estructura funcional de las empresas de transporte de mercancías por carretera, se observa la continuidad en las tareas, funciones y responsabilidades reveladas en el anterior estudio realizado.

Se observa una mayor tendencia a la subcontratación de servicios de apoyo tecnológico por la incorporación de nuevos servicios de valor añadido relacionados con las TIC, así como una mayor exigencia de idiomas en los trabajos propios de gestión de tráfico y gestión administrativa.

También se percibe una mayor demanda de formación en materia de transporte internacional (documentación, trámites, licencias, normativa y costumbres en otros países).

En definitiva, la estructura funcional de las empresas de transporte (grandes o pequeñas) se mantiene prácticamente invariable, observándose la tendencia ya indicada en su día de avanzar hacia una mayor diferenciación de tareas y ocupaciones a medida que la empresa crece en su dimensión y actividad (especializándose paulatinamente) mientras que las empresas de menor tamaño concentran la mayoría de sus funciones en muy pocas personas. El solapamiento de funciones sigue siendo una característica funcional propia del sector, algo que resulta operativo en aquellas empresas de dimensiones más reducidas.

El modelo de empresa pequeña, y más concretamente el de trabajadores autónomos, sigue siendo el mayoritario en el transporte de mercancías por carretera, dándose la situación opuesta, de medianas y grandes empresas, de forma mayoritaria, en el sector del transporte de viajeros por carretera.

Las pequeñas empresas externalizan principalmente los siguientes servicios:

- Funciones y apoyo financiero-fiscal.
- Asesoría contable, seguros y gestiones legales.
- Mantenimiento técnico de vehículos.
- Mantenimiento técnico informático.

En cualquier caso, podemos establecer los siguientes niveles generales en las empresas de logística y transporte por carretera (no se contemplan las ocupaciones más frecuentemente externalizadas):

NIVELES FUNCIONALES EMPRESA DE TRANSPORTES (viajeros/mercancías).

- Gerente o director.
- Jefe de tráfico / Jefe de operaciones.
- Operador de tráfico
- Comercial (director y/o personal).
- Administrativo y de Personal.
- Técnico de explotación y mantenimiento (orientado a vehículos y/o a Nuevas tecnologías y/o Calidad).
- Conductor.
- Mecánico (fuera del ámbito del presente estudio).

NIVELES FUNCIONALES EN AGENCIAS DE TRANSPORTE.

- Gerente o director.
- Jefe de tráfico / operaciones (eventualmente, dependiendo de la tipología)
- Operador de tráfico (eventualmente, dependiendo de la tipología)
- Comercial.
- Administrativo y de Personal.
- Técnico de explotación y mantenimiento (orientado principalmente a nuevas tecnologías y/o calidad).

NIVELES FUNCIONALES EN EMPRESAS DE DEPÓSITO Y MANIPULACION DE MERCANCIAS (almacenamiento y gestión logística).

- Gerente o director.
- Gestor de almacén / plataforma.
- Comercial.
- Administrativo y de Personal.
- Técnico de explotación y mantenimiento (orientado a instalaciones, nuevas tecnologías y vehículos).
- Carretillero /manipulador.
- Mecánico (fuera del ámbito del presente trabajo).

OTROS TRABAJOS RELACIONADOS CON EL ESTUDIO EN EL AMBITO DE LAS EMPRESAS CARGADORAS (véase epígrafe 2.3).

- Jefe de logística y expediciones.
- Gestor de almacén / plataforma.
- Gestor de expediciones
- Técnico de mantenimiento (fuera del ámbito del presente trabajo).

Organigrama funcional básico de una empresa de transportes (personal de administración superior a 8-10 personas).

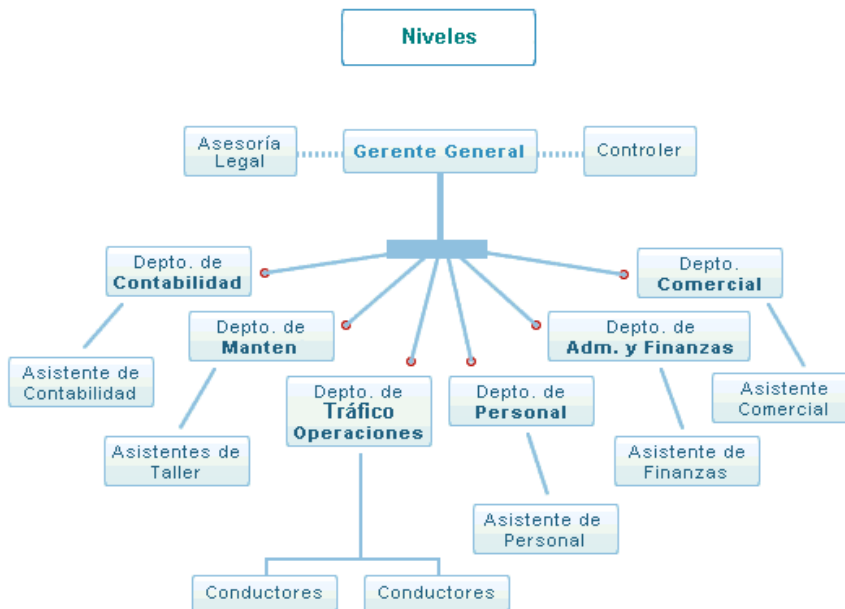


Gráfico 11. Organigrama funcional básico de una empresa de transportes. Fuente: elaboración propia

Exponemos a continuación los esquemas de las principales ocupaciones, con indicación de las tareas y conocimientos que concurren en las mismas según el tamaño de la empresa¹. Las tablas presentadas han sido elaboradas teniendo en cuenta la recopilación de opiniones de profesionales del sector.

Nivel	Tareas	Conocimientos
Gerente-Dirección	<ul style="list-style-type: none"> - Organización de la empresa. Control y gestión financiera y de costes. - Control de recursos humanos y principales proveedores. - Supervisión general de departamento de explotación (Tráfico) y comercial. - Decisiones estratégicas sobre operaciones, acuerdos con otros operadores e incorporación de nuevas tecnologías. - En colaboración con los responsables de Tráfico, Comercial y Técnico de la empresa, planificará la renovación y/o ampliación de flota y fijará la política de comercialización y tarifaria. Supervisará y aprobará cualquier operación de especial incidencia para la empresa. 	<ul style="list-style-type: none"> - Organización y Planificación de empresas. Nivel de acceso recomendado: licenciatura superior. - Gestión económica y financiera. Recursos humanos. Prevención riesgos. - Costes de explotación y precios del transporte. - Gestión comercial y marketing. Gestión de la calidad. Idiomas. - Actualidad empresarial del sector.

Tabla 7. Tareas y conocimientos Gerente-Dirección. Fuente elaboración propia

¹ No incluye en el presente epígrafe el análisis de las funciones y desempeño del Conductor (en sus diferentes modalidades).

Nivel	Tareas	Conocimientos
<p>Jefe Tráfico y Comercial (funciones conjuntas en empresas de menor dimensión)</p>	<ul style="list-style-type: none"> – Recogida, selección y coordinación de pedidos y rutas. Distribución de órdenes de ruta entre los conductores (Flota propia). Contando en estas funciones con la ayuda, si hubiera, de los operadores de tráfico. – Comercialización de servicios y contratación con cargadores y con transportistas (labor de agencia). – Coordinación general de los operadores de tráfico – Elaboración de estadísticas relacionadas con el movimiento de las unidades de transporte. – Es el responsable de las incidencias en materia de calidad y atención al cliente relacionadas con la prestación del servicio. 	<ul style="list-style-type: none"> – Debe conocer la capacidad real de la empresa y de la disponibilidad de unidades de transporte. Diferenciará las necesidades de unidades de transporte para cada tipo de mercancía. Nivel de acceso recomendado: diplomado. – Desarrollará capacidad de mando (orientado al cliente interno) y habilidades comerciales (cliente externo). – Deberá adquirir conocimientos sobre modos de transporte alternativos. – Conocerá las normas sobre prevención de riesgos para contribuir a su cumplimiento. – Aplicará el sistema de Calidad que en su caso fuera de aplicación. – Precisaré conocimientos de Idiomas, principalmente si el ámbito de la empresa es internacional o desarrolla tráficos internacionales.

Tabla 8. Tareas y conocimientos Jefe Tráfico y Comercial empresas menor dimensión. Fuente elaboración propia.

Nivel	Tareas	Conocimientos
-------	--------	---------------

Nivel	Tareas	Conocimientos
<p>Jefe Tráfico (funciones específicas en empresas de mayor dimensión)</p>	<ul style="list-style-type: none"> - Definición y coordinación de servicios y rutas en colaboración con el Dpto. comercial. Distribución de órdenes de ruta entre los conductores (Flota propia), con la ayuda de los operadores de tráfico. - Contratación con cargadores y con transportistas (labor de agencia). Contando igualmente con la ayuda de los operadores de tráfico. - Coordinación general de los operadores de tráfico - Elaboración de estadísticas relacionadas con el movimiento de las unidades de transporte. - Responderá de las incidencias en materia de atención al cliente relacionadas con la prestación misma del servicio. 	<ul style="list-style-type: none"> - Debe conocer la capacidad real de la empresa y criterio sólido respecto a la disponibilidad de unidades de transporte en cada momento. Nivel recomendado de acceso: diplomado. - Debe adquirir capacidad de mando (orientado al cliente interno) y habilidades comerciales (cliente externo). - Deberá tener o adquirir conocimientos sobre modos de transporte alternativos. - Diferenciará las necesidades de las unidades de transporte para cada tipo de mercancía. - Conocerá las normas sobre prevención de riesgos para contribuir a su cumplimiento, como parte de la cadena de mando en el departamento. - Aplicará el sistema de Calidad que en su caso fuera de aplicación. - Cada vez más es necesario el conocimiento de Idiomas, principalmente si el ámbito de la empresa es internacional o desarrolla tráficos internacionales.

Tabla 9. Tareas y conocimientos Jefe Tráfico empresas mayor dimensión. Fuente elaboración propia.

Nivel	Tareas	Conocimientos
Comercial (funciones específicas en empresas de mayor dimensión)	<ul style="list-style-type: none"> - Comercialización y búsqueda de operaciones de transporte para la contratación de servicios y rutas. Elaborará presupuestos consultando con el Dpto. de Tráfico y explotación la disponibilidad de medios de transporte. - Contratación de servicios con cargadores y con transportistas (labor de agencia). Contando igualmente con la ayuda de los operadores de tráfico. - Seguimiento comercial de los servicios. - Elaboración de estadísticas comerciales. - Será el contacto con el cliente, ante el que responderá de las incidencias en materia de atención al cliente relacionadas con la prestación misma del servicio. 	<ul style="list-style-type: none"> - Debe tener conocimiento sobre la capacidad y disponibilidad de los medios de transporte de la empresa. Mantendrá un contacto estrecho con el Departamento de Tráfico, con quienes mantendrá diálogo fluido antes, durante y después de la prestación del servicio. - Debe adquirir capacidad de mando (orientado al cliente interno) y habilidades comerciales (cliente externo). - Deberá adquirir conocimientos sobre modos de transporte alternativos. - Diferenciará las necesidades de transporte para cada tipo de mercancía - Conocerá las normas sobre prevención de riesgos para contribuir a su cumplimiento, como parte de la cadena de mando en el departamento. - Aplicará el sistema de Calidad en la medida en que le implique. - Necesidad de idiomas en consonancia con el ámbito nacional o internacional del cliente.

Tabla 10. Tareas y conocimientos Comercial empresas mayor dimensión. Fuente elaboración propia.

Nivel	Tareas	Conocimientos
Operador de Tráfico (explotación). Funciones específicas en empresas de mayor dimensión	<ul style="list-style-type: none"> - Recogida, selección y coordinación de pedidos y rutas. Distribución de órdenes de ruta entre los conductores (Flota propia). Contando en estas funciones con la ayuda de los operadores de tráfico. - Contratación con cargadores y con transportistas (labor de agencia). Contando igualmente con la ayuda de los operadores de tráfico y con el Dpto. Comercial. - Coordinación general de los operadores de tráfico. - Elaboración de estadísticas relacionadas con el movimiento de las unidades de transporte. - Responderá de las incidencias en materia de atención al cliente relacionadas con la prestación misma del servicio. 	<ul style="list-style-type: none"> - Debe conocer la capacidad real de la empresa y de la disponibilidad de unidades de transporte. - Debe adquirir capacidad de mando (orientado al cliente interno) y habilidades comerciales (cliente externo). - Deberá adquirir conocimientos sobre modos de transporte alternativos. - Diferenciará las necesidades de transporte para cada tipo de mercancía - Conocerá las normas sobre prevención de riesgos y contribuirá a su aplicación. - Aplicará el sistema de Calidad que en su caso fuera de aplicación. - Precisaré de Idiomas, principalmente si el ámbito de la empresa es internacional o desarrolla tráfico internacionales.

Tabla 11. Tareas y conocimientos Operador de Tráfico (explotación). Fuente elaboración propia.

Nivel	Tareas	Conocimientos
Asistente empresa de transporte. Administrativo de empresa de transporte.	<ul style="list-style-type: none"> - Llevanza de la contabilidad corriente y otros registros sobre costes. En su caso registros de calidad. - Elaboración de nóminas y gestión de trámites con seguridad Social. - Atención al Cliente desde la perspectiva administrativa general. - Organización documental de la empresa. Conocerá los documentos habituales en el tráfico empresarial de las empresas de transporte, así como su significado. - Usuario habitual de programas informáticos específicos para la función administrativa. 	<ul style="list-style-type: none"> - Contabilidad mediante soportes informáticos - Gestión documental y de archivos. Control de registros del sistema de Calidad. - Atención telefónica - Conocimientos sobre recursos humanos y medios de pago mercantiles, así como sobre aspectos legislativos transporte, fiscalidad y contabilidad. - Idiomas.

Tabla 12. Tareas y conocimientos Asistente empresa de transporte. Fuente elaboración propia.

Nivel	Tareas	Conocimientos
Conductor de camión	<ul style="list-style-type: none"> - Vigilar, y en su caso realizar, los procesos de carga y descarga de mercancías optimizando los espacios y garantizando la seguridad. - Efectuar las operaciones relacionadas con los servicios de transporte de mercancías respetando la legislación vigente. - Realizar la preparación y mantenimiento preventivo del vehículo y sus equipos auxiliares, para realizar el servicio de forma segura. 	<ul style="list-style-type: none"> - Haber superado las pruebas de capacitación profesional (permiso de conducir + curso CAP + examen CAP). - Formación ocupacional: <ul style="list-style-type: none"> - Curso de "Conductor/a de camión pesado" de 405 horas. - Curso de "Conductor/a de vehículos de clase C1- C" de 370 horas. - Conductor de camiones con remolque (Permiso C+E) - Formación continua: <ul style="list-style-type: none"> - Inglés de gestión de transporte. - Conductor de vehículos articulados. - Curso CAP modalidad continua. - Formación transversal: <ul style="list-style-type: none"> - Consejero/a de seguridad - Transporte de mercancías peligrosas (Carnet ADR)

Tabla 13. Tareas y conocimientos Conductor de camión. Fuente elaboración propia.

Nivel	Tareas	Conocimientos
Carretillero (y operario de pequeña excavadora)	<ul style="list-style-type: none"> - Realizar la descarga, manipulación y movimientos de las mercancías asegurando su integridad, optimizando el tiempo de las operaciones y cumpliendo la normativa en prevención de riesgos. - Participar en las actividades de gestión de almacenes, utilizando conocimientos sobre inventarios, y codificado de productos y los conocimientos mínimos de informática. - Realizar la preparación y mantenimiento preventivo del vehículo y sus equipos auxiliares, para realizar el servicio de forma segura. 	<ul style="list-style-type: none"> - No se contemplan estudios de Formación profesional reglada. - Formación ocupacional: <ul style="list-style-type: none"> - Curso Carretilla Elevadora, Transpalet, Apilador-Prevención, Manejo. - Formación continua: <ul style="list-style-type: none"> - Curso de Operador de Maquinaria de transporte de tierras (70 h) - Agente de Planificación del Transporte y la Logística (150h) - Formación transversal: <ul style="list-style-type: none"> - Conducción y Prevención de Riesgos en el manejo de Carretillas elevadoras (70h). - Seguridad en el trabajo.

Tabla 14. Tareas y conocimientos Carretillero y operario de pequeña excavadora. Fuente elaboración propia.

Nivel	Tareas	Conocimientos
Gestor de almacén	<ul style="list-style-type: none"> - Distribuir el espacio físico y funcionamiento del almacén, para obtener una mayor operatividad y contribuir a la eficiencia del sistema. - Registrar, organizar y seguir los procesos de recepción, almacenaje y expedición de mercancías cumpliendo las características y condiciones de pedido. - Controlar, valorar y gestionar los stocks, para garantizar una información actualizada y un funcionamiento adaptado y eficiente. - Controlar el correcto estado y funcionamiento de las instalaciones y de los recursos técnicos del almacén realizando seguimientos periódicos. 	<ul style="list-style-type: none"> - Formación reglada: <ul style="list-style-type: none"> - Ciclo Formativo Grado Superior Gestión Comercial y Marketing (Nivel 3 de cualificación). - Ciclo Formativo Grado Superior "Gestión de transporte". Familia Profesional de Comercio y Marketing (Nivel 3 de cualificación). - Formación ocupacional: <ul style="list-style-type: none"> - Curso de 300 h de "Gestor/a de almacén", que imparte los contenidos relativos a las técnicas de almacenaje y control de stocks, gestión de los medios naturales y recursos humanos y todo lo referente a los comportamientos ligados a la seguridad e higiene. - Formación transversal: <ul style="list-style-type: none"> - Prevención de Riesgos.

Tabla 15. Tareas y conocimientos Gestor de almacén. Fuente elaboración propia.

Además de los niveles y competencias descritos, como ya ha sido mencionado anteriormente fueron incluidos cuatro nuevos perfiles profesionales, surgidos como consecuencia de los cambios legislativos o impuestos por el crecimiento y dimensión de la empresa o las especiales características de los servicios que realizan.

Estos perfiles u ocupaciones son:

- Especialista en transporte de Mercancías Peligrosas (asociado al certificado ADR).
- Consejero de Seguridad (prevencionista en materia de Mercancías Peligrosas).
- Responsable de Operaciones (diseña operaciones concretas ante nuevas oportunidades de negocio, estableciendo las condiciones y optimizando la prestación de servicio).
- Responsable de Mantenimiento de Flotas.

Analizamos seguidamente cada uno de ellos:

Especialista en transporte de mercancías peligrosas (asociado al certificado ADR).

Objetivos de la ocupación:

El transportista capacitado ADR se encuentra autorizado para la realización de servicios de transporte de residuos o mercancías peligrosas con vehículos pesados, para lo cual deberá disponer de la habilitación necesaria para la conducción de los mismos, especialmente para el transporte de mercancías que presenten riesgo de incendio, explosión, corrosión o para la salud y/o el medio ambiente, procedentes principalmente de la industria química o petrolífera.

El transportista es el responsable del vehículo y de la mercancía garantizando la seguridad en todo el proceso de carga, transporte y descarga. Para ello deberá cumplir la normativa vigente en materia de estiba y mantenimiento de los mecanismos y medidas de seguridad, así como las normas específicas sobre seguridad vial.

Competencias, funciones y tareas.

- Asegurarse de que el vehículo reúne las condiciones técnicas necesarias para realizar el viaje, incluidas las referidas a la señalización identificadora de la carga y elementos de seguridad.
- Conducción del vehículo desde la carga hasta la descarga, por las rutas definidas y, dependiendo del tipo de mercancía, por rutas obligatorias o limitadas. Es obligatorio realizar una parada total de motor durante las operaciones de carga y descarga.
- Recepción y aceptación y firma de la carta de porte y de la documentación asociada al servicio (albarán con descripción de la mercancía según legislación vigente y otras particularidades).
- Presentación al expedidor de la mercancía la Tarjeta de Inspección Técnica (ITV) del vehículo y del certificado de aprobación que autorice realizar el transporte de las sustancias, comunicándole las características de los residuos de la última mercancía cargada, indicando, en su caso el proceso de limpieza aplicado al vehículo.
- Comprobación de la posesión de los certificados de conformidad necesarios para realizar el transporte de los residuos industriales o mercancías peligrosas.
- Cumplimentación de partes de trabajo en caso de trabajo por cuenta ajena.

Formación:

No se precisa formación previa para el acceso a la profesión a excepción de la disponibilidad del Permiso de Conducción de la categoría correspondiente a las características del vehículo. En algunos casos se produce un acceso a la profesión desde mayores niveles de formación (Técnico superior en gestión del transporte o Graduado superior en logística empresarial).

Para la obtención del Permiso que habilita el transporte de mercancías peligrosas deberán superarse los requisitos impuestos por el Real Decreto 475/2013, de 21 de Junio, siendo necesario certificar el conocimiento de las siguientes materias:

- Medidas generales de prevención y de seguridad.
- Normas de conducción y circulación.
- Documentación exigible para el transporte de mercancías peligrosas.
- Normas de actuación en caso de avería o accidente.
- Etiquetas e indicaciones de peligro.
- Operaciones de carga y descarga.
- Infracciones y régimen sancionador.

Los conocimientos complementarios más valorados son los relacionados con el mantenimiento del vehículo. Al igual que sucede con la totalidad de los conductores contratados, la experiencia en la realización de rutas de ámbito nacional e internacional es muy valorada por las empresas.

Consejero de seguridad (prevencionista en materia de Mercancías Peligrosas).

Objetivos de la ocupación:

Los Consejeros de Seguridad, reconocidos legalmente, tienen como función prevenir y evitar accidentes como consecuencia del desarrollo de la actividad en el sector (cualquiera que sea el subgrupo de actividad y modo de transporte). Dependiendo de su dimensión es obligatorio que la empresa disponga de la figura de Consejero de Seguridad.

Competencias, funciones y tareas:

- Los Consejeros de Seguridad son responsables de inventariar las actividades de transporte de mercancías peligrosas de la empresa a las que están adscritos, realizando informes anuales preceptivos.
- En caso de accidente deberán realizar informes sobre el mismo.

- La función esencial es la prevención en sentido amplio, informando y formando a todos los componentes de la empresa, cualquiera que sea su responsabilidad en la misma, mejorando los niveles de seguridad y reduciendo los accidentes en la misma.

Formación:

Las exigencias para ser Consejero de Seguridad vienen reguladas por Directiva 96/35/CE del Consejo de 3 de junio de 1996 (Real Decreto 1566/1999, de 8 de Octubre), relativa a la designación y a la cualificación profesional de Consejeros de Seguridad para el transporte por carretera, por ferrocarril o por vía navegable de mercancías peligrosas.

No existen requisitos académicos mínimos no siendo necesario estar en posesión de titulación alguna o experiencia previa en el sector. Los exámenes para la acreditación de consejero de seguridad reconocido serán llevados a cabo por las Comunidades Autónomas, y serán éstas quienes en tiempo y forma publiquen en el Diario Oficial correspondiente la convocatoria de las pruebas.

Las pruebas a superar son dos:

1ª Prueba: 50 preguntas tipo test en relación con el modo de transporte y especialidad escogida, con cuatro respuestas alternativas, debiendo contestar correctamente un mínimo de 25 para superarla.

2ª Prueba: Un supuesto práctico relativo al modo de transporte y especialidad escogida.

Posteriormente, se valora la formación complementaria en relación con la especialidad del sector al que se accede. Por ejemplo, existen cinco especialidades diferentes de Consejero de Seguridad para el transporte por carretera:

- Clase 1: "Explosivos"
- Clase 2: "Gases"
- Clase 7: "Radiactivos"
- Hidrocarburos: "UN 1202 - gasóleo, UN 1203 - gasolina, UN 1223 – queroseno"

Como formación complementaria se valora la formación como Técnico superior en prevención de riesgos profesionales, Titulaciones relacionadas con la logística empresarial o en ingeniería de seguridad y calidad industrial.

Responsable de operaciones (diseña operaciones concretas ante nuevas oportunidades de negocio, estableciendo las condiciones y optimizando la prestación de servicio).

Objetivos de la ocupación:

Se trata de la persona que actúa en las empresas de transporte como "espejo" de los Responsables de Logística de las empresas industriales. Conocido también como Director de operaciones, es la persona encargada de dirigir y coordinar el equipo humano y técnico para responder a la demanda del cliente obteniendo un óptimo nivel de servicio al menor coste posible. Es pues un profesional integrado generalmente en la estructura organizativa de las empresas de transporte.

Competencias, funciones y tareas:

El Director de Operaciones asume la gestión de la cadena de almacenaje y distribución para atender la demanda de clientes y el envío de productos. Al plantear objetivos, en este sector se suele hablar de los CINCO CEROS: cero defectos, cero averías, cero stock, cero plazo y cero papel.

Las funciones que dichos objetivos implican son las siguientes:

- Organizar recorridos ordenados del producto para gestionar correctamente los stocks del cliente mediante una adecuada gestión de tiempos y recursos (Unidades de Transporte) disponibles.
- Organizar módulos de planificación y recorridos para atender al embalaje y etiquetado, y a la clasificación y paletización de productos en caso de que se incluya dicho servicio ("picking" o preparación de pedidos).
- Planificar la distribución y optimizar las rutas, dotando a la flota de sistemas de comunicación. Se trata de la dirección del transporte de reparto de productos para la venta así como la gestión de la recogida de devoluciones y la toma de nuevos productos.
- Implantar sistemas de comunicación entre distribuidor y vendedor. Se trata del control del servicio a los puntos de venta y los costes.

Formación:

El Director de Operaciones es un profesional de base formativa diversa (económica, jurídica o técnica) si bien la experiencia en el puesto y en cargos directivos es el factor determinante de su desempeño.

Suele ser imprescindible el conocimiento de determinadas tecnologías (Código de barras, sistemas EDI, Ticketing, sistemas DRP: Distribution Requirements Planning o Planificación de las necesidades de distribución y rutas).

Responsable de mantenimiento de flotas.

Objetivos de la ocupación:

El puesto de Responsable de Mantenimiento de Flotas únicamente existe en empresas de transporte por carretera de dimensión media o grande, en la medida en que disponen de talleres propios desde los que ejecutar un programa de mantenimiento preventivo y las intervenciones de mantenimiento operativo previstas en dicho programa.

En las empresas de pequeña dimensión esta función se apoya en talleres externos (monomarca durante el tiempo de garantía y monomarca o multimarca tras la finalización de la garantía).

La responsabilidad principal de estos profesionales consiste en asegurar la funcionalidad operativa de los vehículos de la flota, anticipándose a la aparición de averías que supongan la paralización del vehículo fuera de las tareas de mantenimiento programadas (mantenimientos preventivo y predictivo).

Se trata pues de una ocupación que se centra principalmente en el aseguramiento operativo y funcional de los vehículos (unidades de transporte) e infraestructuras de la empresa para el desarrollo de dicha función. Esta función, como hemos dicho anteriormente, es con frecuencia externalizada por parte de las empresas de transporte de menores dimensiones, pero resulta imprescindible en empresas con un mayor número de unidades de transporte. Cabe destacar que los actuales contratos de leasing y renting de flotas, que incluyen en el contrato todas las operaciones de mantenimiento y reparación, están permitiendo a empresas de cada vez mayor tamaño, externalizar toda o parte de la carga de trabajo de mantenimiento en talleres propios.

Así, aunque en años anteriores habíamos podido constatar tras las entrevistas mantenidas que a partir de 8-10 vehículos comienza a resultar rentable cubrir esta función de manera interna, esta cifra está subiendo de forma que se la puede situar actualmente en la cifra de 10-15 vehículos pesados.

De todas formas el puesto de Responsable de Mantenimiento de Flotas no suele alcanzar a dar cobertura a las necesidades en materia de I+D+I ni otras funciones técnicas y tecnológicas necesarias para asegurar un desarrollo sostenido de la empresa de transportes (sea cual sea su dimensión).

Competencias, funciones y tareas:

- Definir y ejecutar el programa de mantenimiento de los vehículos y sistemas de transporte de la empresa.
- Disponer de las herramientas, los recambios y los consumibles necesarios para el desarrollo de dichas actividades.
- Obtener y controlar las autorizaciones y permisos necesarios para el desarrollo de las actividades de mantenimiento y para asegurar la legalidad del vehículo.
- Garantizar la seguridad en la circulación del mismo (esta cuestión es absolutamente fundamental en el caso de transporte de viajeros).
- Participar en las decisiones de compra de nuevos vehículos para la flota.
- Controlar, medir y comparar el funcionamiento de las unidades de transporte, midiendo consumos, costes y desviaciones de los mismos para detectar anomalías y corregirlas.
- Atender los casos de emergencia o avería disponiendo de los medios necesarios para resolverla in situ o mediante el traslado del vehículo hasta la base.

Formación:

A igual que hemos visto en otras ocupaciones propias del sector, la experiencia es la fuente de conocimientos más demandada por las empresas si bien, en flotas de grandes dimensiones, por las importantes necesidades en materia de planificación, se demandan profesionales que porten niveles elevados de cualificación técnica (mecánico naval, ingenieros técnicos, ingenieros mecánicos o similares).

2.2. Revisión de las ocupaciones relacionadas con el transporte de viajeros por carretera.

Relación de ocupaciones actualizadas en empresas de transporte de viajeros:

Nivel	Tareas	Conocimientos
Administrativo de empresa de transportes de viajeros	<ul style="list-style-type: none"> - Controlar y realizar los procesos y procedimientos administrativos en las operaciones de transporte nacional e internacional por carretera, en el marco de las normas y reglamentaciones reguladoras de las mismas. - Utilizar con destreza los principales tipos de aplicaciones ofimáticas que permitan la realización de tareas cotidianas como redacción de diversos tipos de texto, análisis de datos de cualquier tipo, manipulación de bases de datos y realización de presentaciones profesionales. - Efectuar el tratamiento documental relativo a los procedimientos administrativos propios de los servicios de transporte. 	<ul style="list-style-type: none"> - Organizar y gestionar los servicios de transporte, aplicando los procedimientos y técnicas necesarias y respetando en el proceso la normativa vigente con objeto de ofrecer la máxima calidad. - Resolver las incidencias y reclamaciones para mejorar el nivel de satisfacción del cliente. - Apoyar administrativamente la ejecución de los procesos de gestión de la empresa.

Tabla 16. Tareas y conocimientos Administrativo empresa transporte viajeros. Fuente elaboración propia.

Nivel	Tareas	Conocimientos
Conductor de autobús	<ul style="list-style-type: none"> - Realizar las actividades de atención e información a los usuarios del servicio con objeto de ofrecer la máxima calidad. - Efectuar las operaciones relacionadas con los servicios de transporte de viajeros, respetando la legislación vigente y asegurando la conducción. - Realizar la preparación y mantenimiento preventivo del vehículo y sus equipos auxiliares, para realizar el servicio de forma segura. 	<ul style="list-style-type: none"> - Destreza en el dominio y manejo de los mandos. - Cumplir las normas y señales reguladoras de la circulación (Circulación y Seguridad vial) - Capacidad de respuesta para reaccionar ante situaciones de emergencia diversas. - Utilizar de forma eficaz, los principales sistemas de información y comunicación (Nuevas Tecnologías) existentes en el transporte. - Utilizar y manejar el Terminal Punto de Venta (TPV) para la introducción y la recopilación de información; así como de otros elementos o dispositivos que se vayan introduciendo en el área profesional del transporte. - Disposición para encajar y resolver quejas sin perder la compostura ni el trato amable con el cliente (Atención al cliente). - Demostrar interés por el servicio y la atención al cliente para conseguir su satisfacción y máxima calidad del servicio.

Tabla 17. Tareas y conocimientos Conductor de autobús. Fuente elaboración propia.

Nivel	Tareas	Conocimientos
Operador de tráfico en empresa de transporte de viajeros	<ul style="list-style-type: none"> - Organizar y controlar el departamento de tráfico de manera que se atiendan debidamente las necesidades de los servicios (clientes, los tiempos de atención y los niveles de calidad establecidos por la empresa. - Planificar y gestionar la explotación del transporte en el ámbito nacional, comunitario o internacional, realizando búsquedas de mercados potenciales. - Evaluar los costes de los recorridos tomando las decisiones necesarias para el cumplimiento de los objetivos económicos, sin descuidar la atención y la calidad en el servicio al cliente. 	<ul style="list-style-type: none"> - Velar por la aplicación de los requisitos referidos a la existencia de los permisos y autorizaciones necesarias, tanto vinculados al conductor como al vehículo. - Comprobar el cumplimiento de los límites establecidos para la realización del transporte de mercancías (peso, dimensiones) así como que los servicios de transporte se presten observando las limitaciones legales en materia de tiempos de conducción. - Documentar por escrito toda la actuación efectuada, manteniendo y registrando toda la información e incidencias relativas a los servicios realizados actuando como interlocutor principal con el conductor en materia de organización operativa de los servicios. - Informar a los transportistas subcontratados de las condiciones de los viajes: precio, ubicación, horario y cualquier otro tipo de condiciones al respecto; elaborando informes relativos a las incidencias. - Emplear de forma adecuada los sistemas de información y comunicación existentes en el área del transporte.

Tabla 18. Operador de tráfico en empresa de transporte de viajeros. Fuente elaboración propia.

2.3. Ocupaciones en empresas de auto-taxi: descripción de ocupaciones.

Nivel	Tareas	Conocimientos
-------	--------	---------------

Nivel	Tareas	Conocimientos
Conductor de Taxi	<ul style="list-style-type: none"> - Realizar las actividades de atención e información a los usuarios del servicio con objeto de ofrecer la máxima calidad. - Efectuar las operaciones relacionadas con los servicios de transporte de viajeros en auto-taxi, respetando la legislación vigente y asegurando la conducción. - Realizar la preparación y mantenimiento preventivo del vehículo y sus equipos auxiliares, para realizar el servicio de forma segura. 	<ul style="list-style-type: none"> - Destreza en el dominio y manejo de los mandos. - Cumplir las normas y señales reguladoras de la circulación (Circulación y Seguridad vial) - Capacidad de respuesta para reaccionar ante situaciones de emergencia diversas. - Utilizar de forma eficaz, los principales sistemas de información y comunicación (Nuevas Tecnologías) existentes en el transporte. - Utilizar y manejar el Terminal Punto de Venta (TPV) para la introducción y la recopilación de información así como el cobro de los servicios; y de otros elementos o dispositivos que se vayan introduciendo en el área profesional del transporte. - Disposición para encajar y resolver quejas sin perder la compostura ni el trato amable con el cliente (Atención al cliente). - Demostrar interés por el servicio y la atención al cliente para conseguir su satisfacción y máxima calidad del servicio.

Tabla 19. Conductor de taxi. Fuente elaboración propia.

Nivel	Tareas	Conocimientos
Operador de tráfico en empresa de transporte de viajeros en auto-taxi	<ul style="list-style-type: none"> - Organizar y controlar el departamento de tráfico de manera que se atiendan debidamente las necesidades de los servicios (clientes, los tiempos de atención y los niveles de calidad establecidos por la empresa.) - Planificar y gestionar la explotación del transporte en el ámbito principalmente local y regional. 	<ul style="list-style-type: none"> - Documentar por escrito toda la actuación efectuada, manteniendo y registrando toda la información e incidencias relativas a los servicios realizados actuando como interlocutor principal con el conductor en materia de organización operativa de los servicios. - Informar a los taxistas de las condiciones de los viajes: tarifas, ubicación, horario y cualquier otro tipo de condiciones al respecto; elaborando informes relativos a las incidencias. - Emplear de forma adecuada los sistemas de información y comunicación existentes en el área del transporte.

Tabla 20. Operador de tráfico en empresa de transporte de viajeros en auto-taxi.

2.4. Ocupaciones en empresas de paquetería: descripción de ocupaciones.

Nivel	Tareas	Conocimientos
Gerente-Dirección	<ul style="list-style-type: none"> - Organización de la empresa. Control y gestión financiera y de costes. - Control de recursos humanos y principales proveedores. - Supervisión general de departamento de explotación (Tráfico) y comercial. - Decisiones estratégicas sobre operaciones, acuerdos con otros operadores e incorporación de nuevas tecnologías. - En colaboración con los responsables de Tráfico, Comercial y Técnico de la empresa, planificará la renovación y/o ampliación de flota y fijará la política de comercialización y tarifaria. Supervisará y aprobará cualquier operación de especial incidencia para la empresa. 	<ul style="list-style-type: none"> - Organización y Planificación de empresas. Nivel de acceso recomendado: licenciatura superior. - Gestión económica y financiera. Recursos humanos. Prevención riesgos. - Costes de explotación y precios del transporte. - Gestión comercial y marketing Gestión de la calidad. Idiomas. - Actualidad empresarial del sector.

Tabla 21. Tareas y conocimientos Gerente-Dirección. Fuente elaboración propia.

Nivel	Tareas	Conocimientos
Jefe Tráfico y Comercial (funciones conjuntas en empresas de menor dimensión)	<ul style="list-style-type: none"> - Recogida, selección y coordinación de pedidos y rutas. Distribución de órdenes de ruta entre los conductores (Flota propia o subcontratada). Contando en estas funciones con la ayuda, si hubiera, de los operadores de tráfico. - Comercialización de servicios y contratación con cargadores y con transportistas (labor de agencia). - Coordinación general de los operadores de tráfico - Elaboración de estadísticas relacionadas con el movimiento de las unidades de transporte. - Es el responsable de las incidencias en materia de calidad y atención al cliente relacionadas con la prestación del servicio. 	<ul style="list-style-type: none"> - Debe conocer la capacidad real de la empresa y de la disponibilidad de unidades de transporte. Diferenciará las necesidades de unidades de transporte para cada tipo de mercancía. Nivel de acceso recomendado: diplomado. - Desarrollará capacidad de mando (orientado al cliente interno) y habilidades comerciales (cliente externo). - Deberá adquirir conocimientos sobre modos de transporte alternativos. - Conocerá las normas sobre prevención de riesgos para contribuir a su cumplimiento. - Aplicará el sistema de Calidad que en su caso fuera de aplicación. - Precisaré conocimientos de Idiomas, principalmente si el ámbito de la empresa es internacional o desarrolla tráficos internacionales.

Tabla 22. Tareas y conocimientos Jefe Tráfico y Comercial empresas menor dimensión. Fuente elaboración propia.

Nivel	Tareas	Conocimientos
<p>Operador de Tráfico (explotación). Funciones específicas en empresas de mayor dimensión</p>	<ul style="list-style-type: none"> - Recogida, selección y coordinación de pedidos y rutas. Distribución de órdenes de ruta entre los conductores (Flota propia o subcontratada). Contando en estas funciones con la ayuda de los operadores de tráfico. - Contratación con cargadores y con transportistas (labor de agencia). Contando igualmente con la ayuda de los operadores de tráfico y con el Dpto. Comercial. - Coordinación general de los operadores de tráfico. - Elaboración de estadísticas relacionadas con el movimiento de las unidades de transporte. - Responderá de las incidencias en materia de atención al cliente relacionadas con la prestación misma del servicio. 	<ul style="list-style-type: none"> - Debe conocer la capacidad real de la empresa y de la disponibilidad de unidades de transporte. - Debe adquirir capacidad de mando (orientado al cliente interno) y habilidades comerciales (cliente externo). - Deberá adquirir conocimientos sobre modos de transporte alternativos. - Diferenciará las necesidades de transporte para cada tipo de mercancía - Conocerá las normas sobre prevención de riesgos y contribuirá a su aplicación. - Aplicará el sistema de Calidad que en su caso fuera de aplicación. - Precisaré de Idiomas, principalmente si el ámbito de la empresa es internacional o desarrolla tráficos internacionales.

Tabla 23. Tareas y conocimientos Operador de Tráfico (explotación). Fuente elaboración propia.

Nivel	Tareas	Conocimientos
<p>Asistente empresa de transporte. Administrativo de empresa de transporte.</p>	<ul style="list-style-type: none"> - Llevanza de la contabilidad corriente y otros registros sobre costes. En su caso registros de calidad. - Elaboración de nóminas y gestión de trámites con seguridad Social. - Atención al Cliente desde la perspectiva administrativa general. - Organización documental de la empresa. Conocerá los documentos habituales en el tráfico empresarial de las empresas de transporte, así como su significado. - Usuario habitual de programas informáticos específicos para la función administrativa. 	<ul style="list-style-type: none"> - Contabilidad mediante soportes informáticos - Gestión documental y de archivos. Control de registros del sistema de Calidad. - Atención telefónica - Conocimientos sobre recursos humanos y medios de pago mercantiles, así como sobre aspectos legislativos transporte, fiscalidad y contabilidad. - Idiomas.

Tabla 24. Tareas y conocimientos Asistente empresa de transporte. Fuente elaboración propia.

Nivel	Tareas	Conocimientos
Conductor de vehículos ligeros.	<ul style="list-style-type: none"> - Vigilar, y en su caso realizar, los procesos de carga y descarga de mercancías optimizando los espacios y garantizando la seguridad. - Efectuar las operaciones relacionadas con los servicios de transporte de mercancías respetando la legislación vigente. - Realizar la preparación y mantenimiento preventivo del vehículo y sus equipos auxiliares, para realizar el servicio de forma segura. <ul style="list-style-type: none"> - Conduce un vehículo ligero de cuatro ruedas, propiedad de la empresa. - Realización de los servicios de recogida, trámite, custodia y entrega de documentos, mercancías y pequeña paquetería en general. - Realizar la preparación de los pedidos para su entrega. El desarrollo de su labor comprende, igualmente, la realización de la documentación precisa para llevar los controles exigidos respecto a entregas e incidencias. 	<ul style="list-style-type: none"> - Permiso de conducir B. - Formación continua: <ul style="list-style-type: none"> - Inglés de gestión de transporte. - Prevención de riesgos laborales durante la circulación y labores de carga, descarga y entrega y recogida de las mercancías. - Formación transversal: <ul style="list-style-type: none"> - Consejero/a de seguridad - Transporte de mercancías peligrosas (Carnet ADR)

Tabla 25. Tareas y conocimientos Conductor vehículos ligeros de mensajería. Fuente elaboración propia.

Nivel	Tareas	Conocimientos
Conductor de motocicleta o ciclomotor	<ul style="list-style-type: none"> - Efectuar las operaciones relacionadas con los servicios de transporte de mercancías respetando la legislación vigente. - Realizar la preparación y mantenimiento preventivo del vehículo y sus equipos auxiliares, para realizar el servicio de forma segura. - Conduce vehículo a motor de dos ruedas, propiedad de la empresa. - Realización personal de los servicios de recogida, trámite, custodia, transporte y entrega de documentos y pequeña paquetería. - Realizar la preparación de los pedidos para su entrega. El desarrollo de su labor comprende, igualmente, la realización de la documentación precisa para llevar los controles exigidos respecto a entregas e incidencias. 	<ul style="list-style-type: none"> - Licencia de conducción de ciclomotores o permiso de conducir B. - Formación continua: <ul style="list-style-type: none"> - Prevención de riesgos laborales durante la circulación y labores de carga, descarga y entrega y recogida de las mercancías.

Tabla 26. Tareas y conocimientos conductor de motocicleta o ciclomotor en mensajería. Fuente elaboración propia.

Nivel	Tareas	Conocimientos
Carretillero (u operario de transpaletas)	<ul style="list-style-type: none"> - Realizar la descarga, manipulación y movimientos de las mercancías asegurando su integridad, optimizando el tiempo de las operaciones y cumpliendo la normativa en prevención de riesgos. - Participar en las actividades de gestión de almacenes, utilizando conocimientos sobre inventarios, y codificado de productos y los conocimientos mínimos de informática. - Realizar la preparación y mantenimiento preventivo del vehículo y sus equipos auxiliares, para realizar el servicio de forma segura. 	<ul style="list-style-type: none"> - No se contemplan estudios de Formación profesional reglada. - Formación ocupacional: <ul style="list-style-type: none"> - Curso Carretilla Elevadora, Transpalet, Apilador-Prevención, Manejo. - Formación continua: <ul style="list-style-type: none"> - Curso de Operador de Maquinaria de transporte de tierras (70 h) - Agente de Planificación del Transporte y la Logística (150h) - Formación transversal: <ul style="list-style-type: none"> - Conducción y Prevención de Riesgos en el manejo de Carretillas elevadoras (70h). - Seguridad en el trabajo.

Tabla 27. Tareas y conocimientos Carretillero y operario de pequeña excavadora. Fuente elaboración propia

Nivel	Tareas	Conocimientos
Andarín	<ul style="list-style-type: none"> -Realizar misiones de pequeño transporte dentro de un limitado radio de acción, siguiendo las instrucciones emanadas en cada caso del encargado de organizar el servicio. - Para efectuar su trabajo el andarín utilizará los medios públicos de transporte, urbanos y/o interurbanos, o bien –cuando las distancias a recorrer razonablemente lo permitan-realizará el servicio andando. 	<ul style="list-style-type: none"> - No se contemplan estudios de Formación profesional reglada - Atención al cliente.

Tabla 28. Tareas y conocimientos andarín en mensajería. Fuente elaboración propia.

Nivel	Tareas	Conocimientos
Gestor de almacén	<ul style="list-style-type: none"> - Distribuir el espacio físico y funcionamiento del almacén, para obtener una mayor operatividad y contribuir a la eficiencia del sistema. - Registrar, organizar y seguir los procesos de recepción, almacenaje y expedición de mercancías cumpliendo las características y condiciones de pedido. - Controlar, valorar y gestionar los stocks, para garantizar una información actualizada y un funcionamiento adaptado y eficiente. - Controlar el correcto estado y funcionamiento de las instalaciones y de los recursos técnicos del almacén realizando seguimientos periódicos. 	<ul style="list-style-type: none"> - Formación reglada: <ul style="list-style-type: none"> - Ciclo Formativo Grado Superior Gestión Comercial y Marketing (Nivel 3 de cualificación). - Ciclo Formativo Grado Superior "Gestión de transporte". Familia Profesional de Comercio y Marketing (Nivel 3 de cualificación). - Formación ocupacional: <ul style="list-style-type: none"> - Curso de 300 h de "Gestor/a de almacén", que imparte los contenidos relativos a las técnicas de almacenaje y control de stocks, gestión de los medios naturales y recursos humanos y todo lo referente a los comportamientos ligados a la seguridad e higiene. - Formación transversal: <ul style="list-style-type: none"> - Prevención de Riesgos.

Tabla 29. Tareas y conocimientos gestor de almacén en mensajería. Fuente elaboración propia.

3. Previsiones del sector:

3.1. Expectativas de empleo en transporte de mercancías por carretera.

Tanto las empresas de transporte de mercancías, como los sindicatos y asociaciones sectoriales coinciden en que se ha producido una importante desaparición de empresas de transporte de cualquier dimensión desde 2008 a 2014, pero especialmente las de pequeño y mediano tamaño. Otras muchas que no llegaron a desaparecer, redujeron de forma importante su parque de vehículos y fuerza de carga. Todo ello se tradujo en una destrucción de empleo importante, principalmente en el colectivo de conductores profesionales.

Desde principios de 2014 y coincidiendo con los indicadores económicos que apuntan a una creciente demanda de servicios de transporte de mercancías (crecimiento de más del 5%), se volverá a crear empleo, prácticamente en todas las tipologías de puesto de trabajo de la empresa de transporte, eso sí, en menor porcentaje que el crecimiento anteriormente indicado. El colectivo de conductores, pese a ser el que más sufrió la crisis del empleo en años previos, vuelve a ser el sector en el que más empleo se genera. No obstante, las organizaciones sectoriales y sindicales señalan que en el nuevo empleo creado abundan los contratos temporales (elevado índice de rotación) y los salarios bajos.

3.2. Expectativas de empleo en transporte de viajeros por carretera

El transporte de viajeros por carretera a diferencia del transporte de mercancías no presenta un crecimiento tan acusado (más del 5% en mercancías) de hecho, más que crecimiento, desde 2014 se manifiesta una clara tendencia en un primer momento a estabilizarse la demanda y en los primeros meses de 2015 a crecer esta levemente. Por esto aún no se puede identificar un aumento claro y continuado de la empleabilidad en este sector en cualquiera de las diferentes tipologías de puesto de trabajo. Tradicionalmente el empleo generado viene dado por la renovación generacional de todos aquellos trabajadores que anualmente se jubilan o causan baja. Esta tasa de renovación se cifra en el 15% de la plantilla anual.

3.3. Expectativas de empleo en empresas de paquetería

Las cifras de crecimiento del sector paquetero han tenido un comportamiento distinto a las del transporte de mercancías en general. Así, mientras en el transporte de mercancías desde el año 2008 se producía un importante descenso de actividad, facturación y, por consiguiente, el empleo (el doble en términos porcentuales del decrecimiento económico), el sector de la paquetería experimentó una leve evolución positiva que, literalmente, se ha “disparado” en el año 2012, a diferencia de lo que ocurriese en el resto de transporte de mercancías que no mostró una recuperación clara hasta 2014.

A nivel de empleo esto se traduce en una menor destrucción durante los años de crisis y en un aumento de la empleabilidad desde los años 2012-2013 en todas las tipologías de puesto de trabajo del sector, especialmente en lo referente a mensajeros (conductores en su mayoría autónomos) que se prevé se mantenga estable hasta 2018.

4. Certificados de Aptitud Profesional de conductores (CAP Inicial y Continuo)

4.1. Antecedentes.

El Real Decreto 1032/2007, como trasposición a la normativa española de la Directiva 2003/59/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, establece unos nuevos requisitos formativos, de obligado cumplimiento por parte de los conductores profesionales tanto de camiones como de autobuses.

A partir del año 2008, además de poseer el permiso de conducir correspondiente al tipo de vehículo (camiones de más de 3500 Kg. de Masa Máxima Autorizada y autobuses de más de nueve plazas incluida la del conductor), los conductores, en función de la fecha de obtención de ese permiso, se han visto obligados, para el desarrollo de su profesión, a realizar cursos para la obtención y renovación del Certificado de Aptitud Profesional (CAP en lo sucesivo), en sus modalidades inicial, formación continua o ampliación; y además, en el caso de los iniciales y ampliaciones, a la superación de un examen en la Dirección General de Transportes de su Comunidad Autónoma correspondiente (en Asturias, Agencia de Transportes del Principado de Asturias).

El mismo Real Decreto al que hacemos referencia, regula también el funcionamiento de los centros autorizados para la formación CAP, así como el desarrollo de las pruebas de aptitud. Además, establece plazos de cumplimiento de la normativa, algunos de ellos ya vencidos a la publicación del anterior Estudio de Ocupaciones del Sistema de Transporte del Principado de Asturias (en transporte de viajeros la obtención del CAP es obligatoria desde septiembre de 2008).

Pese a ello, a la fecha de publicación del anterior Estudio STA en 2009, aún no se había autorizado ningún centro CAP en nuestra Comunidad Autónoma, por lo que en dicho estudio no se pudieron incluir cifras relativas al desarrollo de este tipo de formación reglada.

Cabe destacar que, pocas semanas después, comenzaron a autorizarse los primeros centros CAP asturianos, y al mismo tiempo se impartieron las primeras acciones formativas y se realizaron las primeras pruebas de aptitud.

En las previsiones iniciales, se fijaba en 20.000 el número de CAP que deberían expedirse en Asturias en los 5 años posteriores a la publicación del Estudio para cubrir la demanda de los profesionales en activo y, del mismo modo, se preveía la necesidad de impartir cursos CAP y expedir certificados para unos 800 profesionales de nueva incorporación.

A lo largo del siguiente punto, se analizará la situación actual del sector, y se determinará si los números se ajustan o no a las estimaciones realizadas en su día.

4.2. Situación actual en Asturias.

Según datos del Ministerio de Fomento, a fecha 30 de Junio de 2015, existen en Asturias un total de 214 Centros autorizados para la impartición del CAP en sus diferentes modalidades, que imparten casi 150 cursos homologados (ver *Tabla 30*).

	Centros autorizados	Cursos homologados	Cursos realizados	Exámenes realizados	Alumnos aptos
Formación continua	84	61	1290	N/A	13.103
Cualificación inicial mercancías	67	46	497	32	2.954
Cualificación inicial viajeros	63	41	329	37	1.324
TOTAL	214	148	2.116	69	17.381

Tabla 30. Situación actual del CAP en Asturias. Fuente: Ministerio de Fomento

Centros autorizados: número de centros con autorización en vigor para impartir cursos de formación continua a fecha de la estadística.

Cursos homologados: número de cursos homologados de formación continua, inicial o ampliación en vigor a fecha de la estadística.

Certificados de aptitud profesional de conductores (CAP inicial y continuo)

Cursos realizados: número total de cursos de formación continua, inicial o ampliación realizados hasta la fecha de la estadística.

Alumnos aptos: número total de alumnos que han superado un curso de formación continua hasta la fecha de la estadística.

Exámenes realizados: número de exámenes realizados (6 por año).

En cuanto al número de CAP expedidos en Asturias, existen 17.381 alumnos aptos, un dato apenas un 13% inferior al estimado inicialmente. Esta desviación puede explicarse por las fechas de obligatoriedad para tener expedida la tarjeta CAP.

En el caso de la cualificación inicial, el CAP es obligatorio desde Septiembre de 2008 para quienes conducen autobuses (vehículos de más de 9 plazas incluido el conductor, permiso D1 - D) y desde Septiembre de 2009 para los profesionales que se dedican a la conducción de camiones de más de 3.500kg de Masa Máxima Autorizada (permiso C1 – C – C+E).

Sin embargo, para la formación continua, el plazo que obliga a los conductores a recibir la formación se fija en función de la última cifra del permiso de conducir. Según este criterio, desde el año 2008 el calendario fijado para la realización de la formación continua es el siguiente:

TITULARES PERMISO D	TITULARES PERMISO C1 - C - EC
Terminación 1 - 2, antes 10/09/2011	Terminación 1 - 2, antes 10/09/2012
Terminación 3 - 4, antes 10/09/2012	Terminación 3 - 4, antes 10/09/2013
Terminación 5 - 6, antes 10/09/2013	Terminación 5 - 6, antes 10/09/2014
Terminación 7 - 8, antes 10/09/2014	Terminación 7 - 8, antes 10/09/2015
Terminación 9 - 0, antes 10/09/2015	Terminación 9 - 0, antes 10/09/2016

Ilustración 12. Calendario fijado para la realización de la formación continua.

Como se puede observar, a lo largo de estos años, se han ido cumpliendo los plazos de obligatoriedad, quedando aún exentos de cursar las acciones formativas los conductores con permisos terminados 9 y 0 para los conductores de camión (no obligados hasta 10 de Septiembre de 2016). Se prevé por tanto que para el año 2016 se supere con holgura el número estimado en el anterior informe.

Cabe destacar además que para esa fecha aún habrá personas poseedoras de los permisos C y/o D obtenidos con anterioridad a la aplicación del RD 1032/2007, que llegado el plazo no habrán cursado la formación continua, principalmente porque no hacen uso de sus permisos en su vida profesional o se encuentran en una situación de desempleo.

A la fecha de la redacción de este estudio, el Ministerio de Fomento del Gobierno de España está diseñando el nuevo calendario para que, una vez llegados al 10 de Septiembre de 2016, se clarifiquen los requisitos que tendrán que cumplir los conductores que no hayan cursado la formación continua para esa fecha.

Aquellos que sí hayan realizado el curso CAP de formación continua en el calendario actualmente en vigor simplemente, para poder seguir ejerciendo la profesión, tendrán que asistir a un nuevo curso de las mismas características cuando finalice el plazo de vigencia de su tarjeta CAP (5 años).

Por otra parte, de las estadísticas se extrae que de los 17.381 alumnos aptos, tan solo 14.836 han solicitado la tarjeta de mercancías.

	Mercancías	Viajeros	Mercancías y viajeros	TOTAL
Tarjetas mercancías y viajeros	7689	943	6204	14836

Tabla 31. Tarjetas de mercancías solicitadas en Asturias. Fuente: Ministerio de Fomento

La razón de este descuadre puede encontrarse en que, si bien el CAP es un certificado sin plazo de caducidad (su vigencia depende de que el titular realice los cursos de formación continua que corresponda), la expedición de la tarjeta de cualificación que permite el ejercicio de la profesión, aun habiendo aprobado el examen pertinente, tiene una caducidad de 5 años (y un coste asociado). Por ello, presumiblemente, los alumnos que hayan realizado el CAP pero no tengan expectativas laborales de entrada en el sector declinan la solicitud de la mencionada tarjeta.

4.3. Propuestas de actuación

Se han mantenido entrevistas con centros autorizados para la formación CAP de toda Asturias, homologados para todas las especialidades formativas (inicial para conductores de camión, inicial para conductores de autobús, ampliación y formación continua). De sus opiniones y propuestas, así como de los datos oficiales publicados por el Ministerio de Fomento, se definen varias propuestas de actuación:

1. Modificación de los contenidos de los cursos en la formación continua. Dado que en 2016 habrá conductores que cursen por segunda vez la formación continua CAP (DNI terminados en 1 y 2), además de la propia actualización de contenidos, proveniente de las diferentes modificaciones normativas del sector, se propone realizar las siguientes modificaciones a los contenidos:
 - Aumentar el número de horas que se dedican a la impartición del módulo 2.1, correspondiente a las normas sociales tanto españolas como europeas que afectan a los conductores profesionales.
 - Incidir en los módulos 1.1, 1.2 y 1.3 (mecánica y dispositivos de seguridad), en las nuevas tecnologías que vayan surgiendo para la mejora de la eficiencia energética o la seguridad, más que en la mera teoría del funcionamiento básico de la cadena cinemática y los elementos auxiliares.
 - Reforzar los contenidos correspondientes a la responsabilidad del conductor en la imagen de marca de la empresa.
 - Desarrollar en profundidad la normativa comunitaria en materia de transporte internacional de mercancías y viajeros por carretera. Profundizar en las diferentes tipologías de documentos y la responsabilidad de la empresa de transportes en su elaboración, tenencia y gestión.
2. Modificación de los contenidos de los cursos en la formación inicial. Propuesta:
 - Reducción del número de horas destinadas a la formación en materia de mecánica y conocimiento del vehículo.
 - Aumento del número de horas destinadas a la formación en materia de normativa del transporte internacional, tanto de mercancías, como de viajeros.
3. Aumentar los recursos destinados a subvencionar y bonificar la formación continua, pues es la cursada por un mayor número de alumnos que pese a ser en su mayoría trabajadores en activo, no todos se benefician en de que sea la empresa la que costee su plaza en la acción formativa. También la subvención se entiende necesaria para que los trabajadores que no se encuentren en activo puedan, con el menor coste para ellos, disponer del requisito de CAP en vigor para poder acceder con mayor facilidad al mercado laboral.
4. Pruebas de evaluación en la formación inicial. En la actualidad, la Dirección General de Transportes del Principado de Asturias establece un calendario de exámenes para los alumnos que hayan cursado la formación inicial y la ampliación CAP, de 6 pruebas al año, con una periodicidad de 2 meses. El plazo de inscripción finaliza aproximadamente entre 4 y 5 semanas antes de la fecha de examen y es requisito indispensable para poder inscribirse a las pruebas, haber finalizado el correspondiente curso CAP. Por todo ello se propone que el tiempo entre la fecha fin del plazo de inscripción a examen y la del propio examen, se reduzca al menos a la mitad. De este modo el itinerario formativo (inscripción a curso CAP con 10 días de antelación a su comienzo, desarrollo del curso CAP, inscripción a examen CAP, realización de examen CAP, publicación de listas provisionales y definitivas de aptos o no aptos) se acortaría en el tiempo, haciendo más atractivo a nuevos alumnos el emprender su camino hacia el sector y el colectivo de conductores. Permitiría además, en caso de suspenso, aumentar el número de oportunidades de presentación a examen del alumno, limitada ahora, en el mejor de los casos a 3.

5. Conclusiones obtenidas de las entrevistas realizadas en empresas del sector:

Para la realización de este estudio, como se viene comentando, además de apoyarnos en diferentes fuentes oficiales tales como el Ministerio de Fomento, la Sociedad Asturiana de Estudios Económicos e Industriales o incluso el propio Servicio Público del Principado de Asturias, se han realizado una serie de entrevistas con responsables de las siguientes empresas y organismos representativos del Sector, a saber:

- Agencia asturiana de Transportes y Movilidad.
- ALSA (Transporte de viajeros por carretera).
- Asociación de Empresarios del Transporte y Aparcamientos de Asturias (ASETRA)
- Asociación para el Desarrollo del Transporte (ADT)
- Asociación para la Formación Avanzada en Transporte y Medio Ambiente (FATRAM)
- Autoescuela Occidente.
- CASINTRA (Cooperativa de transportistas de mercancías por carretera).
- CIFP La Laboral – Gijón (Formación profesional).
- Comisiones Obreras (CCOO)
- Centro de Formación Vial 4 Caminos.
- Central Empresarial de Servicios Internacionales y Nacionales de Transporte (CESINTRA).
- Empresa Municipal de Transportes S.A (EMUTSA).
- FactoCargo.com (Plataforma de contratación de cargas y medio de pago).
- Federación Asturiana del Taxi (FAST).
- Federación Nacional de Asociaciones de Transporte de España (FENADISMER).
- IES Llanera (Formación profesional).
- MRW (Transporte de paquetería).
- RHENUS (Transporte de mercancía por carretera).
- SEUR (Transporte de paquetería).
- Trans European Transport Suardiáz S.L. (Transporte de mercancías y transitario).
- Unión General de Trabajadores (UGT).
- Unión Independiente de Transportistas de Asturias (UITA)
- Universidad de Oviedo- Máster en Transporte y Gestión Logística.

Tras la realización de diversas entrevistas personales a profesionales, empresarios y representantes del sector, se han extraído las siguientes opiniones sobre la situación actual y la tendencia del sector en materia económica y de creación de empleo:

5.1. Perspectivas del sector

Respecto a las perspectivas económicas; las personas entrevistadas coinciden en que la crisis que acabamos de superar, ha afectado de manera intensa al sector del transporte en Asturias, fundamentalmente a los autónomos del sector, llegando incluso a situar a muchos de ellos al borde de la quiebra y a otros, hacerles cesar en la actividad. Los servicios de transporte vinculados al sector de la construcción, obra nueva, reformas y, muy especialmente, el transporte de graneles han sufrido de manera particular el descenso de actividad.

Con la recuperación económica experimentada desde 2014, las perspectivas del sector del transporte (Datos INE: Indicadores de Actividad del Sector Servicios) han mejorado notablemente, con tasas de crecimiento que pueden situarse por encima del 5% en cifra de negocio y el 2% en empleo.

La evolución de los costes es también positiva. Muchos de ellos no se han incrementado desde el año 2008, otros incluso se han reducido (precio del combustible, seguros, coste de financiación, precio de los vehículos, coste de mantenimiento, consumo de combustible)

Además, la evolución positiva del sector transporte ha permitido acordar en el sector subidas salariales ligeramente por encima del 1% de media, superando las recomendaciones del Acuerdo de Negociación Colectiva.

La cuantificación del descenso de actividad estimada por los entrevistados oscila entre el 30% en el caso de agencias de transporte y operadores de mayor tamaño, hasta el 50% en el caso de pequeñas empresas y autónomos transportistas de vehículos dedicados al transporte de mercancía y material de obra y equipo.

En cuanto a las perspectivas de nuevo empleo por ocupaciones, a pesar de la reciente crisis, sigue existiendo demanda de “buenos conductores”, que proporcionen un mejor desempeño y calidad en el trabajo, un mayor cuidado del vehículo, ayuda en las labores de carga, su forma de conducir, etc... responsabilizándose en

mayor grado del vehículo y del servicio al cliente. En este sentido la demanda por una mayor cualificación y formación se mantiene en este colectivo. Además de los puestos más característicos (conductores, repartidores), el sector demanda también personal en actividades auxiliares (personal de almacén: mozos, preparadores de pedidos, carretilleros) así como personal administrativo y gestores/ responsables de flota y de almacén.

5.2. Necesidades formativas

En el apartado de las necesidades formativas del sector del transporte por carretera, las opiniones de los diferentes encuestados han sido lo suficientemente coincidentes como para que se puedan identificar necesidades claras, tanto para conductores como para otros miembros del organigrama.

De los conductores de camiones, además de los mínimos exigibles para el desarrollo del puesto (permiso de conducir correspondiente al vehículo y Certificado de Aptitud Profesional CAP), se valora muy positivamente que posean el permiso para conducir vehículos que transporte mercancías peligrosas (carnet ADR) aunque la empresa no se dedique principalmente al transporte de este tipo de mercancías.

De los conductores de autobús, se valora cada vez más toda aquella formación encaminada a mejorar la atención y servicio que estos prestan a los viajeros, así como un detallado conocimiento de la amplia y compleja normativa que afecta al transporte de viajeros, que en los últimos 5 años ha sufrido importantes modificaciones (transporte escolar, hojas de reclamaciones, libro de ruta, contratos de colaboración, excepciones concretas en los tiempos de conducción y descanso).

Además, todos coinciden en potenciar tanto para conductores de camión como autobús, la formación específica en normativa europea de tiempos de conducción y descanso y manejo de los aparatos de control, tacógrafos analógicos y sobre todo digitales (cada vez más presentes en el parque de vehículos pesados). El nivel de sanciones que las empresas soportan por incumplimientos de la normativa y mal manejo de los aparatos sigue siendo muy alto, a pesar de que la normativa actual y el aparato digital, son de obligado cumplimiento e instalación desde el año 2006. Se demanda una formación no sólo teórica (la habitual) sino también práctica, utilizando en el aula aparatos tacógrafo reales y no sólo los simuladores en PC. Además, se propone que en los cursos CAP de formación continua, se destinen más horas lectivas a estas materias (actualmente sólo 5 de las 35 totales).

En el ámbito del conocimiento técnico del vehículo, se demanda por parte de las empresas tanto de transporte de mercancías como viajeros, una mayor concienciación apoyada en acciones formativas concretas, en la aplicación de técnicas de conducción eficiente. Las empresas comprueban de manera sistemática, que a través de un mayor conocimiento del vehículo por parte del conductor, en concreto de los dispositivos y tecnologías desarrolladas para optimizar el uso del vehículo, se consiguen importantes ahorros en carburante y prolongación de la vida de los elementos de desgaste como los frenos o los neumáticos. La reducción de costes en la que puede derivar la aplicación de estas técnicas, unida a la mayor seguridad en la conducción, hace que la apuesta de las empresas sea firme por este tipo de acciones formativas.

Subiendo a otros niveles del organigrama, cabe destacar el surgimiento en los últimos 5 años de nuevos certificados de profesionalidad orientados a mandos intermedios, como son:

- Tráfico de Mercancías por Carretera (COM L0109).
- Tráfico de Viajeros por Carretera (COM L0111).
- Organización del Transporte y la Distribución (COM L0209).

Por lo que se refiere a las ocupaciones de puestos administrativos, organizativos y de tráfico, no existen exigencias de formación mínima o específica para estas profesiones si bien se observa una mayor tendencia hacia la exigencia de conocimiento de idiomas con respecto al estudio realizado en 2006.

Finalmente, respecto a los autónomos, se considera que la brecha formativa seguirá creciendo en la medida en que no se desarrolle un programa específico de CAP destinado a este colectivo, siendo considerado el más vulnerable de todo el sector. En este sentido se muestran más preocupados por la estrategia de implantación del CAP en Asturias.

Analizando las diferentes acciones formativas de diferente tipo ofertadas al colectivo de trabajadores del sector del transporte por carretera, se obtienen diferentes conclusiones que ahora detallamos.

a. Permisos de conducción y CAP.

De los centros de formación de conductores que han colaborado en el presente estudio, se obtiene el dato de una reducción de aproximadamente el 30% en el número de alumnos que optan a permisos de tipo C1, C y C+E (camiones) y D1, D y D+E (autobuses) desde la entrada en vigor del Certificado de Aptitud Profesional CAP (años 2008 a 2009). El motivo principal es que el coste para el alumno de la obtención de estos permisos, prácticamente se duplica al cursar también el CAP, y el tiempo medio de

obtención del permiso y el CAP también se duplica con respecto al tiempo del permiso. (Se pasa de 2 a 4 meses).

Por otro lado, tanto los centros de formación como las empresas de transporte coinciden, en general, en la mejora significativa de las aptitudes del alumno, al acceder al mercado laboral con ambas cualificaciones.

La demanda de los centros de formación se resume en que las Administraciones Públicas apoyen con su financiación aún más las acciones formativas que permitan de forma conjunta obtener permiso y CAP. Desde las asociaciones sectoriales se valora por el contrario, que sea la formación continua la que reciba más apoyo financiero público para poder aumentar la oferta formativa financiada o cofinanciada por las Administraciones Públicas (Servicio Público de Empleo, Ministerio de Fomento y Planes de Formación y Empleo de Ayuntamientos).

También se ha recabado información sobre el sistema formativo de la Dirección General de Tráfico para que los conductores puedan recuperar los puntos detruidos del carnet de conducir. De todos los alumnos que acuden a este tipo de centros a realizar cualquiera de las dos modalidades de curso necesarias para la recuperación de los puntos y/o el permiso, el 60% son conductores profesionales.

El coste de este tipo de cursos es soportado directamente por el alumno, en el 100% de los casos, entre otros motivos, la normativa de bonificación de la formación (Fundación Tripartita) no permite expresamente que se bonifiquen este tipo de acciones formativas a las empresas empleadoras de estos alumnos.

Permiso ADR. Este permiso sólo lo obtienen los conductores de vehículos de transporte de mercancías. La formación se imparte en autoescuelas y en otros centros de formación específicos para esta materia de los que son titulares fundamentalmente asociaciones patronales sectoriales del transporte. Muchos de estos cursos son bonificados o reciben fondos para su impartición del Servicio Público de Empleo del Principado de Asturias o el Ministerio de Fomento, dentro de plan de ayudas para la formación.

b. Formación complementaria reglada para conductores.

Como complemento a la obtención de los permisos y certificados para poder conducir vehículos de transporte de mercancías y viajeros, existe una oferta formativa más amplia en otras materias que no son únicamente las habilidades en la conducción y la normativa de tráfico y seguridad vial. Algunas de estas acciones formativas inciden en otros aspectos, más a fondo, como la normativa del transporte, un conocimiento técnico del vehículo más profundo, la seguridad en las operaciones de carga y descarga o la imagen de marca de la empresa.

El fichero del Servicio Público de Empleo, contempla las siguientes especialidades formativas:

- Conducción de vehículos pesados de transporte de mercancías por carretera (TMVI 0208).
- Conducción profesional de vehículos turismo y furgonetas (TMVI 0112).
- Conducción de autobuses (TMVI 0108).

Las especialidades TMVI 0208 y TMVI 0112 son más desconocidas por el sector en Asturias, no siendo por norma general una formación requerida para acceder al puesto ni especialmente valorada como complementaria. Todo lo contrario ocurre con la especialidad TMVI 0108, muy reconocida entre las empresas de transporte de viajeros por carretera, hasta el punto de considerar muchas de ellas, requisito indispensable para acceder al puesto de trabajo, que el candidato haya cursado esta especialidad o su anterior equivalente recogida en el RD 1998/1996. Las que no exigen esta especialidad como requisito, la valoran muy positivamente como formación complementaria.

Esto hace que los cursos ofertados por los centros de formación homologados en estas especialidades, estén muy demandados entre los conductores en situación de trabajadores en activo (con el objeto de mejorar su currículum) como en situación de desempleo.

No obstante, por parte de las empresas de transporte y por los propios centros de formación, se propone que estas especialidades formativas contemplen un mayor número de horas dedicadas a la conducción, no tanto en lo referido al manejo del vehículo, sino a la práctica en el correcto acondicionamiento de la carga en el transporte de mercancías, y la conducción "confortable" y segura, en el transporte de viajeros; buscando la colaboración de otras empresas (cargadoras, estaciones de autobuses) para que las prácticas sean lo más semejantes a la realidad cotidiana de los conductores.

c. Otras acciones formativas demandadas por el sector para conductores.

Se echa de menos por parte de las empresas de transporte, una pequeña oferta de acciones formativas monotemáticas sobre aspectos especialmente relevantes de la profesión de conductor. En un formato de una o pocas jornadas en cuanto a duración, se valoraría muy positivamente desarrollar acciones formativas para mejorar el conocimiento y habilidades de los conductores en las siguientes materias:

- Normativa europea sobre tiempos de conducción y descanso, aparatos tacógrafo, y normativa laboral española.
- Conducción eficiente y segura de vehículos pesados.
- Normativa del transporte internacional de transporte por carretera.

Veamos las demandas del sector en cada una de ellas.

Normativa europea sobre tiempos de conducción y descanso, aparatos tacógrafo, y normativa laboral española. Aunque es cierto que estas materias se imparten a la hora de obtener el permiso de conducir y en la formación CAP tanto en las modalidades inicial como continua, la casuística a la que se enfrentan las empresas de transporte y sus conductores en su día a día, es tal, que casi siempre, pese a la asistencia a las clases, surgen dudas a posteriori y diferencias de criterio en la aplicación de las normas o en el desarrollo de los procedimientos que contempla la norma (condiciones para emitir certificados de actividades, manejo del selector de actividades del tacógrafo, exenciones al uso del aparato tacógrafo, etc.). Por otro lado, los conductores exentos de cumplir con la normativa europea de tiempos y el uso del tacógrafo, están amparados por la normativa laboral española que conocen bastante bien, sin embargo los conductores obligados a la normativa europea desconocen en su mayoría la española, que también les ampara en el desempeño de su puesto de trabajo.

Por tanto, el deseo de empresas, asociaciones sectoriales y organizaciones sindicales, es el de que se desarrollen cursos intensivos para conocer tanto la normativa española como la europea en profundidad y el manejo de los aparatos tacógrafos, especialmente los digitales, de los cuales muchos conductores sólo son usuarios de las funcionalidades básicas para el registro de los tiempos de conducción y descanso en su jornada de trabajo, pero no otras, como el registro de otras actividades desarrolladas durante la jornada laboral, complementarias a la conducción (tareas de mantenimiento, limpieza, carga y descarga, etc.) y que también están supervisadas por las autoridades de control, pudiendo afectar la sanción por el incumplimiento de estas normativas a los conductores y no sólo a las empresas.

Además, aunque estas sanciones recaigan en su mayoría en las empresas, se debe tener en cuenta que la mayor parte de los empresarios del transporte de mercancías en Asturias son autónomos, y por tanto, también conductores, por lo que valoran muy positivamente recibir formación en estas materias.

Conducción eficiente y segura de vehículos pesados. La complejidad técnica de los camiones y autobuses que se están fabricando desde el año 2006 (entrada en vigor de la normativa de emisiones contaminantes Euro 4 y posteriores Euro 5 y Euro 6) exige un mayor conocimiento de los dispositivos y técnicas que pueden aumentar la seguridad y disminuir el consumo de carburante. Existe formación muy genérica sobre las técnicas de conducción y el conocimiento mecánico, pero cuando las empresas desean aprovechar al máximo lo que sus vehículos les ofrecen, recurren a los propios fabricantes para que impartan acciones formativas específicas a los conductores de sus camiones y autobuses. Algunas marcas como Mercedes Benz o Scania, son referentes en la formación de conductores en estas materias en toda Europa, realizando jornadas intensivas de conducción, aprendizaje en aula y talleres y manejo de los vehículos en pistas y circuitos especialmente acondicionados, así como simuladores de alto nivel.

También el Instituto para la Diversificación y Ahorro de la Energía promociona y subvenciona acciones formativas encaminadas a este propósito (línea específica de las Ayudas públicas E4+), a desarrollar principalmente por centros de formación vial.

Normativa de transporte internacional de transporte por carretera. Cada vez son más los documentos que el propio conductor debe portar durante el viaje y procedimientos que debe conocer y cumplir con rigor. Esto es aún más complejo en el transporte internacional, donde existen diferentes normativas y trámites en aspectos como la circulación (formas de aplicar peajes y tasas de circulación) así como documentos relativos al transporte y la mercancía (carta de porte internacional CMR y convenio TIR, tránsito aduanero). Otro aspecto importante son las normas de carácter nacional que en cada país afectan a los conductores, como la que promovida por Francia, y ya en proceso de aplicación en otros países, obliga a los conductores a realizar descansos semanales en otro lugar que no sea la cabina del camión.

Las empresas de transporte y asociaciones sectoriales demandan sin tapujos, formación intensiva en esta materia no sólo para mandos intermedios o jefes de tráfico (El Certificado de Profesionalidad "Organización del Transporte y la Distribución" COM L0209 cubre esta demanda formativa en sus módulos, para este colectivo intermedio del organigrama) sino también para todos los conductores.

En el caso de los conductores de autobús esta situación es aún más compleja, porque más complejas y variadas son las normas tanto europeas como nacionales que regulan el transporte internacional de viajeros, tanto regular como discrecional.

d. Formación para jefes de tráfico y operaciones de transporte de mercancías por carretera. Para este nivel del organigrama el Subsistema para la Formación para el Empleo dispone de una oferta de certificados de profesionalidad conocidos y reconocidos por el sector:

- Tráfico de Mercancías por Carretera (COM L0109).
- Tráfico de Viajeros por Carretera (COM L0111).
- Organización del Transporte y la Distribución (COM L0209).

Quizá menos conocido, entre los de más nueva creación, sea el de "Organización del Transporte y la Distribución", del que en Asturias, hasta la fecha, sólo se han impartido cuatro ediciones de la mano de tres centros de formación homologados. De este certificado las materias que más se valoran son aquellas que inciden en la normativa de transporte tanto española como internacional, de una forma parecida a como se demanda para el colectivo de conductores. Parece haber un denominador común en las empresas de transporte de mercancías en Asturias que es la necesidad de mejorar las aptitudes de sus trabajadores desde el nivel de tráfico y operaciones a sus directamente dependientes, los conductores.

Los otros dos certificados (Tráfico de Mercancías y Tráfico de Viajeros) aunque también sean de reciente inclusión en el fichero, son conocidos y reconocidos en sector, en tanto se consideran evolución de los antiguos certificados:

- Agente Planificador en el Transporte de Mercancías.
- Agente Planificador en el Transporte de Viajeros.

Desde las empresas, asociaciones sectoriales y centros de formación, se demanda una mayor oferta de acciones formativas de estas especialidades; y también una mayor financiación y cofinanciación de las administraciones públicas para poder ofertar estos cursos de forma subvencionada para el alumno en situación de desempleo.

Desde el sector del transporte de viajeros por carretera además, se demanda una modificación de estas acciones formativas, encaminada a aumentar el número de horas dedicadas a prácticas laborales en empresa. También aquellas empresas y cooperativas de transportistas de mercancías, que más empleo generan en el departamento de Tráfico, demandan abiertamente un aumento considerable del tiempo del período de prácticas, incluso de meses, para el correcto complemento de la formación teórica.

Además de estas especialidades del Fichero del Servicio Público de Empleo existe otra formación reglada por el ministerio de educación en materia de transporte por carretera. Se denomina Ciclo Formativo de Grado Superior en Gestión del Transporte. Se considera una Formación Profesional para aquellas personas que se quieran desarrollar en los mandos intermedios y personal administrativo del organigrama de las empresas de transporte. En Asturias han sido tres centros públicos los que han impartido esta formación. Actualmente solo se imparte en dos de ellos: en IES Llanera y en el CIFP La Laboral Gijón. La experiencia de esta formación en Asturias es de 18 años y el nivel de empleabilidad de sus alumnos es de aproximadamente el 70%. El perfil de alumno que accede a estos cursos se reparte entre alumnos provenientes de la Enseñanza Secundaria sin experiencia laboral y profesionales del sector que mejoran a través de esta formación su curriculum profesional. Las competencias que adquiere el alumno una vez finalizado el curso le permiten desarrollarse en los siguientes puestos de trabajo:

- Jefe de tráfico en empresas de transporte de viajeros y mercancías por carretera.
- Comercial de servicios de transporte por carretera.
- Administrativo de servicio de transporte por carretera.
- Jefe de tráfico en actividades de transporte combinado.
- Transitario.
- Consignatario de buques.
- Jefe de almacén.
- Técnico de logística inversa.

e. Formación para mandos superiores y responsables de departamento.

Aunque tradicionalmente para el acceso a estos departamentos suele ser necesaria una formación superior universitaria principalmente en áreas económicas jurídicas o técnicas (ingenierías), se valora toda aquella formación complementaria de alto nivel en materia de transporte y logística. Desde hace más de 10 años en Asturias existe el Máster en Transporte y Gestión Logística de la Universidad de Oviedo. En él los alumnos adquieren competencias sobre planificación logística e integral, transporte intermodal, normativa legal, mercancías peligrosas, comercio internacional, gestión de transporte de viajeros e idiomas aplicados al transporte, entre otras materias. La necesidad de este tipo de formación queda patente en el éxito de empleabilidad de los alumnos de este máster que se cifra en las últimas promociones en el 95% de los alumnos. Todos ellos en empresas del sector transporte.

Tras finalizar este máster que también incluye prácticas en empresa, los alumnos adquieren el nivel apropiado de conocimientos teóricos y prácticos para poder desarrollarse en puestos de planificación y gestión empresarial del transporte.

5.3. Actitud y aptitud. El perfil del candidato.

Cabe mencionar una opinión bastante unánime entre empresarios de transporte y organizaciones sectoriales que se centra en valorar, aparte de los conocimientos y aptitudes del trabajador, también su actitud con respecto a valores del trabajo como son la responsabilidad en el desempeño de la profesión, el compromiso con la empresa y sus clientes y su dedicación.

Por otro lado cabe destacar que actualmente en el mundo laboral conviven cuatro generaciones: la generación silenciosa, los baby-boomers, la generación X y los millennials o generación Y.

En concreto, los millennials se corresponden con los nacidos en las décadas de los 80 y 90 y son una generación que ha sido “moldeada” por la tecnología y que tienen que lidiar con los efectos de iniciar sus carreras durante una recesión económica. Una de las empresas entrevistadas, consciente de esto, utiliza herramientas innovadoras para integrarlos con la empresa: e-learning, gamificación (utilizar juegos o videojuegos para la formación en el puesto de trabajo)... Además, tiene muy en cuenta la creatividad de esas personas dejándoles un espacio en la empresa para que desarrollen de manera mentorizada propuestas e ideas para mejorar los servicios de transporte, los procedimientos internos de la empresa o la comunicación interna y con clientes...

La identificación de este colectivo y la orientación de la empresa hacia él no es algo propio de todas las organizaciones si no de aquellas más grandes y con unos departamentos de recursos humanos y formación perfectamente estructurados y experimentados.

6. Conclusiones y sugerencias

1. El sector Transporte por carretera en Asturias da empleo directo a un colectivo de trabajadores superior a las 11.000 personas , considerando tanto el empleo por cuenta ajena como por cuenta propia (empresarios individuales autónomos), lo cual supone una cifra menor respecto a los empleos que alcanzaba en el 2008, debido principalmente a la crisis económica de los últimos 7 años.
2. Si consideramos la Clasificación Nacional de Actividades Económicas dentro del sector, cabe destacar la importancia de los transportes terrestres, tanto de viajeros como de mercancías, en lo que a la generación de empleo se refiere, ya que suponen un 81% de los empleos del sector en nuestra región.
3. Las TIC y las nuevas tecnologías aplicadas al sector son de gran importancia estratégica y pueden aportar oferta de empleo a medio y largo plazo. En este sentido, la baja cualificación del sector en materia de nuevas tecnologías supone una amenaza y una oportunidad al mismo tiempo. La aportación de este tipo de conocimientos realizada por las personas jóvenes que se incorporan al sector debe representar un cambio sustancial en el uso y extensión de las TIC en el sector, siendo ésta una de las principales barreras para la mejora de la competitividad del mismo. Por su parte las empresas que desarrollan actividades así como las de Consultoría avanzada en Organización de los transportes, infraestructuras (excluyendo las empresas de obra civil no consideradas en el presente estudio) y logística, contribuyen igualmente de forma notable a la generación de empleo en el sector.
4. En el transporte de mercancías por carretera, existe una tendencia a subcontratar servicios de apoyo tecnológico, debido a las carencias de formación anteriormente apuntadas. Mediante estos servicios externos las empresas de transporte mejoran su gestión e incorporan nuevos servicios de valor añadido relacionados con las TIC. Igualmente los servicios de mantenimiento de flota son mayoritariamente externalizados.
5. La creciente importancia de los idiomas en la práctica totalidad de las tareas relacionadas con actividades comerciales, de gestión y administrativas (aunque también entre personal de tráfico y conductores) se hace notar entre las competencias clave exigidas cada vez más por las empresas del sector.
6. Además de los idiomas, también en la práctica totalidad de las actividades, se demanda como competencia, un mayor conocimiento de la normativa y procedimientos en el transporte internacional, tanto de mercancías como de viajeros. En el mismo sentido, el conocimiento de procedimientos y técnicas import-export resultan cada vez más necesarias y demandadas.
7. Respecto a los trabajos propios de gestión de tráfico y gestión administrativa se mantiene invariable la estructura funcional de las empresas (tanto de las grandes como de las pequeñas),
8. En relación con el transporte por carretera de mercancías, las perspectivas económicas del sector, se traducen en un aumento de la actividad, como consecuencia de la situación de crecimiento económico existente, que afecta de manera positiva al sector creándose empleo, durante este último año, a un ritmo superior al 5% anual; esta situación no se da en el transporte de viajeros por carretera, puesto que la recuperación en el número de viajeros presenta una recuperación menor y más lenta. En cuanto a la generación de empleo, tanto en transporte de mercancías como el de viajeros sigue existiendo una demanda de conductores con una mayor cualificación, formación y experiencia.
9. Para afrontar las necesidades presentes y futuras en materia de formación el sector considera necesario un impulso de los planes de formación destinados a este colectivo. En este sentido, independientemente del proceso de homologación de centros, profesorado y contenidos docentes, es necesario un plan de acción que permita al colectivo mayoritario de autónomos acceder a los cursos necesarios para la obtención del CAP. Para ello hay que pensar en sistemas de formación mixtos (sistemas e-learning + presenciales) e incluso la puesta en marcha de servicios de formación mediante aulas móviles. En el momento actual existe interés e iniciativas en esta línea que deberían impulsarse y apoyarse de manera decidida por parte de las administraciones públicas. Estas fórmulas son, además, adecuadas para mejorar los niveles de formación en materia de TIC entre los profesionales del sector, algo que es absolutamente fundamental para mejorar su competitividad a corto, medio y largo plazo.
10. En todas las acciones formativas estudiadas, dirigidas a todos los colectivos del organigrama de empresas, se demanda tanto por éstas, como por sus asociaciones sectoriales y los centros de formación; un replanteamiento de la formación práctica en empresas. Se propone aumentar el número de horas de prácticas

Conclusiones y sugerencias

y que el trabajo del alumno durante ese período se asemeje lo máximo posible al que desarrollarían una vez en forma parte de la plantilla de su departamento.

7. ANEXO I

7.1. Listado de empresas y entidades entrevistadas.

EMPRESA
Agencia asturiana de Transportes y Movilidad.
ALSA (Transporte de viajeros por carretera).
Asociación de Empresarios del Transporte y Aparcamientos de Asturias (ASETRA)
Asociación para el Desarrollo del Transporte (ADT)
Asociación para la Formación Avanzada en Transporte y Medio Ambiente (FATRAM)
Autoescuela Occidente.
CASINTRA (Cooperativa de transportistas de mercancías por carretera).
CIFP La Laboral – Gijón (Formación profesional).
Comisiones Obreras (CCOO)
Centro de Formación Vial 4 Caminos.
Central Empresarial de Servicios Internacionales y Nacionales de Transporte (CESINTRA).
Empresa Municipal de Transportes S.A (EMUTSA). Formación
Empresa Municipal de Transportes S.A (EMUTSA). Empresa
FactoCargo.com (Plataforma de contratación de cargas y medio de pago).
Federación Asturiana del Taxi (FAST).
Federación Nacional de Asociaciones de Transporte de España (FENADISMER).
IES Llanera (Formación profesional).
MRW (Transporte de paquetería).
RHENUS (Transporte de mercancía por carretera).
SEUR (Transporte de paquetería).
Trans European Transport Suardiáz S.L. (Transporte de mercancías y transitario).
Unión General de Trabajadores (UGT).
Unión Independiente de Transportistas de Asturias (UITA)
Universidad de Oviedo- Máster en Transporte y Gestión Logística.

ANEXO I

7.2. Relación de nuevas ocupaciones en STA y estudios reglados asociados.

Nivel	Tareas	Conocimientos	Estudios reglados
Gerente-Dirección	<ul style="list-style-type: none"> - Organización de la empresa. Control y gestión financiera y de costes. - Control de recursos humanos y principales proveedores. - Supervisión general de departamento de explotación (Tráfico) y comercial. - Decisiones estratégicas sobre operaciones, acuerdos con otros operadores e incorporación de nuevas tecnologías. - En colaboración con los responsables de Tráfico, Comercial y Técnico de la empresa, planificará la renovación y/o ampliación de flota y fijará la política de comercialización y tarifaria. Supervisará y aprobará cualquier operación de especial incidencia para la empresa. 	<ul style="list-style-type: none"> - Organización y Planificación de empresas. Nivel de acceso recomendado: licenciatura superior. - Gestión económica y financiera. Recursos humanos. Prevención riesgos. - Costes de explotación y precios del transporte. - Gestión comercial y marketing - Gestión de la calidad. Idiomas. - Actualidad empresarial del sector. 	<ul style="list-style-type: none"> - Estudios universitarios (Grados, Licenciaturas, Diplomaturas, Ingenierías). - Estudios de posgrado (Máster, Especialista Universitario).

ANEXO I

Nivel	Tareas	Conocimientos	Estudios reglados
<p>Jefe Tráfico y Comercial (funciones conjuntas en empresas de menor dimensión)</p>	<ul style="list-style-type: none"> - Recogida, selección y coordinación de pedidos y rutas. Distribución de órdenes de ruta entre los conductores (Flota propia o subcontratada). Contando en estas funciones con la ayuda, si hubiera, de los operadores de tráfico. - Comercialización de servicios y contratación con cargadores y con transportistas (labor de agencia). - Coordinación general de los operadores de tráfico - Elaboración de estadísticas relacionadas con el movimiento de las unidades de transporte. - Es el responsable de las incidencias en materia de calidad y atención al cliente relacionadas con la prestación del servicio. 	<ul style="list-style-type: none"> - Debe conocer la capacidad real de la empresa y de la disponibilidad de unidades de transporte. Diferenciará las necesidades de unidades de transporte para cada tipo de mercancía. Nivel de acceso recomendado: diplomado. - Desarrollará capacidad de mando (orientado al cliente interno) y habilidades comerciales (cliente externo). - Deberá adquirir conocimientos sobre modos de transporte alternativos. - Conocerá las normas sobre prevención de riesgos para contribuir a su cumplimiento. - Aplicará el sistema de Calidad que en su caso fuera de aplicación. - Precisaré conocimientos de Idiomas, principalmente si el ámbito de la empresa es internacional o desarrolla tráfico internacional. 	<ul style="list-style-type: none"> - Ciclo formativo de Grado Superior en Gestión del Transporte. - Certificados de profesionalidad de Jefe de Tráfico. - Título de Competencia Profesional en Transporte Interior en Internacional de Mercancías por Carretera (antigua Capacitación Profesional).

ANEXO I

Nivel	Tareas	Conocimientos	Estudios reglados
<p>Operador de Tráfico (explotación). Funciones específicas en empresas de mayor dimensión</p>	<ul style="list-style-type: none"> - Recogida, selección y coordinación de pedidos y rutas. Distribución de órdenes de ruta entre los conductores (Flota propia o subcontratada). Contando en estas funciones con la ayuda de los operadores de tráfico. - Contratación con cargadores y con transportistas (labor de agencia). Contando igualmente con la ayuda de los operadores de tráfico y con el Dpto. Comercial. - Coordinación general de los operadores de tráfico. - Elaboración de estadísticas relacionadas con el movimiento de las unidades de transporte. - Responderá de las incidencias en materia de atención al cliente relacionadas con la prestación misma del servicio. 	<ul style="list-style-type: none"> - Debe conocer la capacidad real de la empresa y de la disponibilidad de unidades de transporte. - Debe adquirir capacidad de mando (orientado al cliente interno) y habilidades comerciales (cliente externo). - Deberá adquirir conocimientos sobre modos de transporte alternativos. - Diferenciará las necesidades de transporte para cada tipo de mercancía - Conocerá las normas sobre prevención de riesgos y contribuirá a su aplicación. - Aplicará el sistema de Calidad que en su caso fuera de aplicación. - Precisaré de Idiomas, principalmente si el ámbito de la empresa es internacional o desarrolla tráfico internacionales. 	<ul style="list-style-type: none"> - Ciclo formativo de Grado Superior en Gestión del Transporte. - Certificados de profesionalidad de Jefe de Tráfico. - Título de Competencia Profesional en Transporte Interior en Internacional de Mercancías por Carretera (antigua Capacitación Profesional).

ANEXO I

Nivel	Tareas	Conocimientos	Estudios reglados
<p>Conductor de vehículos ligeros.</p>	<ul style="list-style-type: none"> - Vigilar, y en su caso realizar, los procesos de carga y descarga de mercancías optimizando los espacios y garantizando la seguridad. - Efectuar las operaciones relacionadas con los servicios de transporte de mercancías respetando la legislación vigente. - Realizar la preparación y mantenimiento preventivo del vehículo y sus equipos auxiliares, para realizar el servicio de forma segura. -Conduce un vehículo ligero de cuatro ruedas, propiedad de la empresa. - Realización de los servicios de recogida, trámite, custodia y entrega de documentos, mercancías y pequeña paquetería en general. - Realizar la preparación de los pedidos para su entrega. El desarrollo de su labor comprende, igualmente, la realización de la documentación precisa para llevar los controles exigidos respecto a entregas e incidencias. 	<ul style="list-style-type: none"> - Permiso de conducir B. - Formación continua: <ul style="list-style-type: none"> - Inglés de gestión de transporte. - Prevención de riesgos laborales durante la circulación y labores de carga, descarga y entrega y recogida de las mercancías. - Formación transversal: <ul style="list-style-type: none"> - Consejero/a de seguridad - Transporte de mercancías peligrosas (Carnet ADR) 	<p>- Permiso de conducir B.</p>

ANEXO I

Nivel	Tareas	Conocimientos	Estudios reglados
Conductor de motocicleta o ciclomotor	<ul style="list-style-type: none"> - Efectuar las operaciones relacionadas con los servicios de transporte de mercancías respetando la legislación vigente. - Realizar la preparación y mantenimiento preventivo del vehículo y sus equipos auxiliares, para realizar el servicio de forma segura. - Conduce vehículo a motor de dos ruedas, propiedad de la empresa. - Realización personal de los servicios de recogida, trámite, custodia, transporte y entrega de documentos y pequeña paquetería. - Realizar la preparación de los pedidos para su entrega. El desarrollo de su labor comprende, igualmente, la realización de la documentación precisa para llevar los controles exigidos respecto a entregas e incidencias. 	<ul style="list-style-type: none"> - Licencia de conducción de ciclomotores o permiso de conducir B. - Formación continua: <ul style="list-style-type: none"> - Prevención de riesgos laborales durante la circulación y labores de carga, descarga y entrega y recogida de las mercancías. 	<ul style="list-style-type: none"> - Permiso de conducir B o Licencia Ciclomotor.

ANEXO I

Nivel	Tareas	Conocimientos	Estudios reglados
Carretillero (u operario de transpaletas)	<ul style="list-style-type: none"> - Realizar la descarga, manipulación y movimientos de las mercancías asegurando su integridad, optimizando el tiempo de las operaciones y cumpliendo la normativa en prevención de riesgos. - Participar en las actividades de gestión de almacenes, utilizando conocimientos sobre inventarios, y codificado de productos y los conocimientos mínimos de informática. - Realizar la preparación y mantenimiento preventivo del vehículo y sus equipos auxiliares, para realizar el servicio de forma segura. 	<ul style="list-style-type: none"> - No se contemplan estudios de Formación profesional reglada. - Formación ocupacional: <ul style="list-style-type: none"> - Curso Carretilla Elevadora, Transpalet, Apilador-Prevención, Manejo. - Formación continua: <ul style="list-style-type: none"> - Curso de Operador de Maquinaria de transporte de tierras (70 h) - Agente de Planificación del Transporte y la Logística (150h) - Formación transversal: <ul style="list-style-type: none"> - Conducción y Prevención de Riesgos en el manejo de Carretillas elevadoras (70h). - Seguridad en el trabajo. 	<ul style="list-style-type: none"> - Permiso conducir B.

ANEXO I

Nivel	Tareas	Conocimientos	Estudios reglados
Andarín	<p>-Realizar misiones de pequeño transporte dentro de un limitado radio de acción, siguiendo las instrucciones emanadas en cada caso del encargado de organizar el servicio.</p> <p>- Para efectuar su trabajo el andarín utilizará los medios públicos de transporte, urbanos y/o interurbanos, o bien –cuando las distancias a recorrer razonablemente lo permitan-realizará el servicio andando.</p>	<ul style="list-style-type: none"> - No se contemplan estudios de Formación profesional reglada - Atención al cliente. 	

ANEXO I

Nivel	Tareas	Conocimientos
Gestor de almacén	<ul style="list-style-type: none"> - Distribuir el espacio físico y funcionamiento del almacén, para obtener una mayor operatividad y contribuir a la eficiencia del sistema. - Registrar, organizar y seguir los procesos de recepción, almacenaje y expedición de mercancías cumpliendo las características y condiciones de pedido. - Controlar, valorar y gestionar los stocks, para garantizar una información actualizada y un funcionamiento adaptado y eficiente. - Controlar el correcto estado y funcionamiento de las instalaciones y de los recursos técnicos del almacén realizando seguimientos periódicos. 	<ul style="list-style-type: none"> - Formación reglada: <ul style="list-style-type: none"> - Ciclo Formativo Grado Superior Gestión Comercial y Marketing (Nivel 3 de cualificación). - Ciclo Formativo Grado Superior "Gestión de transporte". Familia Profesional de Comercio y Marketing (Nivel 3 de cualificación). - Formación ocupacional: <ul style="list-style-type: none"> - Curso de 300 h de "Gestor/a de almacén", que imparte los contenidos relativos a las técnicas de almacenaje y control de stocks, gestión de los medios naturales y recursos humanos y todo lo referente a los comportamientos ligados a la seguridad e higiene. - Formación transversal: <ul style="list-style-type: none"> - Prevención de Riesgos.

ANEXO I

Nivel	Tareas	Conocimientos	Estudios reglados
Conductor de Taxi	<ul style="list-style-type: none"> - Realizar las actividades de atención e información a los usuarios del servicio con objeto de ofrecer la máxima calidad. - Efectuar las operaciones relacionadas con los servicios de transporte de viajeros en auto-taxi, respetando la legislación vigente y asegurando la conducción. - Realizar la preparación y mantenimiento preventivo del vehículo y sus equipos auxiliares, para realizar el servicio de forma segura. 	<ul style="list-style-type: none"> - Destreza en el dominio y manejo de los mandos. - Cumplir las normas y señales reguladoras de la circulación (Circulación y Seguridad vial) - Capacidad de respuesta para reaccionar ante situaciones de emergencia diversas. - Utilizar de forma eficaz, los principales sistemas de información y comunicación (Nuevas Tecnologías) existentes en el transporte. - Utilizar y manejar el Terminal Punto de Venta (TPV) para la introducción y la recopilación de información así como el cobro de los servicios; y de otros elementos o dispositivos que se vayan introduciendo en el área profesional del transporte. - Disposición para encajar y resolver quejas sin perder la compostura ni el trato amable con el cliente (Atención al cliente). - Demostrar interés por el servicio y la atención al cliente para conseguir su satisfacción y máxima calidad del servicio. 	<ul style="list-style-type: none"> - Carnet profesional de conductor de autotaxis (expedido por cada ayuntamiento). - Permiso B. - Permiso BTP (en 2016 será eliminado este requisito).

ANEXO I

Nivel	Tareas	Conocimientos	Estudios reglados
<p>Operador de tráfico en empresa de transporte de viajeros en auto-taxi</p>	<ul style="list-style-type: none"> - Organizar y controlar el departamento de tráfico de manera que se atiendan debidamente las necesidades de los servicios (clientes, los tiempos de atención y los niveles de calidad establecidos por la empresa.) - Planificar y gestionar la explotación del transporte en el ámbito principalmente local y regional. 	<ul style="list-style-type: none"> - Documentar por escrito toda la actuación efectuada, manteniendo y registrando toda la información e incidencias relativas a los servicios realizados actuando como interlocutor principal con el conductor en materia de organización operativa de los servicios. - Informar a los taxistas de las condiciones de los viajes: tarifas, ubicación, horario y cualquier otro tipo de condiciones al respecto; elaborando informes relativos a las incidencias. - Emplear de forma adecuada los sistemas de información y comunicación existentes en el área del transporte. 	<ul style="list-style-type: none"> - Ciclo formativo de Técnico Superior en Gestión del Transporte. - Ciclo formativo de Técnico de Gestión Administrativa.