

ESTUDIO SOBRE LAS OCUPACIONES EN EL SISTEMA DE TRANSPORTE DE ASTURIAS

INFORME DE RESULTADOS

SECTOR
TRANSPORTE

2009

SERVICIO PÚBLICO DE EMPLEO



GOBIERNO DEL PRINCIPADO DE ASTURIAS

CONSEJERÍA DE INDUSTRIA Y EMPLEO

Edita: Servicio Público de Empleo. Principado de Asturias
Diseño y maquetación: Santamarina Diseñadores
Fotografía portada: Jose Suárez
Imprime:
D.L.:



El Acuerdo para el Desarrollo Económico, la Competitividad y el Empleo (ADECE 2004-07) firmado por el Gobierno del Principado de Asturias, la Federación de Empresarios de Asturias y los sindicatos UGT y CCOO, establece que el Observatorio de las Ocupaciones, dentro del marco del Servicio Público de Empleo, tiene como objetivo prioritario conocer la realidad del mercado de trabajo asturiano en cada momento, examinando su evolución y analizando los factores que determinen su comportamiento, lo que permitirá describir el escenario previsible en materia de empleo, al objeto de adoptar las medidas necesarias con la suficiente antelación.

En la misma dirección, La Ley del Principado de Asturias 3/2005, de 8 de julio, del Servicio Público de Empleo, introduce en su Título III el Observatorio de las Ocupaciones como instrumento activo para la participación, coordinación y planificación de las actuaciones ocupacionales.

El Servicio Público de Empleo, a través del Observatorio, debe realizar una labor de análisis permanente de la actividad económica asturiana que contribuya a la toma de decisiones adecuadas y consensuadas con objeto de contar con los recursos humanos que precisan los sectores productivos de la región.

Es en esa labor, en la que se enmarca la realización de los estudios sectoriales, fruto del trabajo de expertos, de responsables de empresas y de la colaboración de organismos públicos y agentes sociales.

La forma de realizar el trabajo es una de las claves del éxito. Una vez que el Consejo Rector del Servicio Público de Empleo ha decidido los sectores o temas que se han de analizar, el Observatorio genera una dinámica de intercambio de información y cooperación que finaliza en un análisis y propuesta de intervención en cada sector.

El resultado facilitará la toma de decisiones del Consejo Rector del Servicio Público de Empleo y, también, de los demás actores públicos y privados que intervienen en este campo.

Sus trabajos serán publicados en la web Trabajastur, para lograr su máxima difusión, ya que deben ser además una referencia para orientadores laborales y formadores, y, sin duda, para todas aquellas personas que buscan información para mejorar su empleabilidad.

Hemos sido ambiciosos con los retos que nos planteamos, pero estamos seguros de que, con la colaboración de todos, podremos mejorar en la eficacia de los recursos disponibles para el empleo y la cualificación profesional de nuestros ciudadanos.

Graciano Torre
Consejero de Industria y Empleo

Gobierno del Principado de Asturias

Desde la publicación del estudio de 2006, en el que se constataba la pujanza del transporte, el entorno que caracteriza y condiciona la evolución económica y laboral de este sector no ha dejado de cambiar. Sin duda alguna la actual crisis económica, que tanto afecta al transporte de mercancías por carretera (el que aglutina la mayor parte del empleo), junto con otros factores como la incorporación de nuevas tecnologías, la transposición de normas comunitarias, la necesidad de ir hacia modalidades de transporte más sostenibles, el avance en las infraestructuras, etc. nos permiten vislumbrar nuevos cambios en el sector.

Esta actualización y ampliación del estudio hace hincapié en las ocupaciones propias del transporte por carretera, ferroviario, marítimo y aéreo, así como otras ocupaciones derivadas de actividades de apoyo a los servicios de transporte y la formación requerida para su desempeño.

En 2007 un total de 19.258 personas estaban empleadas en actividades vinculadas con el sector del transporte en Asturias. Destacando la importancia que tienen los transportes terrestres (viajeros y mercancías) en materia de empleo, llegando a acumular entre ambos el 82,50% del total.

La crisis económica se deja sentir sobre todo en el transporte de mercancías, con especial incidencia en las que utilizan la carretera (muy sensibles al descenso de actividad en la construcción y la industria, a los precios de los carburantes y a las dificultades de financiación externa), al tiempo que este tipo de transporte está asumiendo una nueva normativa profesional que también implica mayores costes.

Sin embargo, el transporte de viajeros por carretera presenta una coyuntura más estable. El número de viajeros se ha mantenido, con mayor incremento de la ocupación en transporte urbano que en transporte de largo recorrido. Si bien ha habido un ligero descenso en los servicios discrecionales.

El transporte aéreo acusa el descenso del número de viajeros, tanto por la crisis económica como por la mejora del transporte ferroviario de larga distancia.

En cuanto al ferrocarril, el transporte de mercancías ha registrado un ligero descenso, si bien en lo que respecta al transporte de viajeros se mantienen los servicios y empleos, al tiempo que aumentan los viajeros, sobre todo de larga distancia.

El sector marítimo en general mantiene su tono de actividad. Este tipo de transporte se especializa en flujos de muy largo recorrido y muy elevados volúmenes de carga, por lo que suelen ser el último escalón en verse afectado por las reducciones de actividad comercial.

Desde el Servicio Público de Empleo del Principado de Asturias se ha recogido en este estudio información relevante tanto para conocer la situación de este sector, como para la orientación laboral y formativa de los profesionales y de aquellas personas interesadas en formar parte del él con el objetivo final de ayudarles a adecuar su perfil laboral a las demandas que el sector requiere en la actualidad.

José Luis Álvarez Alonso
Director Gerente

Servicio Público de Empleo
Principado de Asturias

ÍNDICE	Pág.
0 :: ANTECEDENTES	11
1 :: ANÁLISIS DE LA EVOLUCIÓN DEL SISTEMA DE TRANSPORTE EN ASTURIAS (STA) DESDE LA PERSPECTIVA DEL EMPLEO (DESDE 2006)	13
1.1. Empleo del transporte en Asturias: Transporte terrestre, marítimo, ferroviario y aéreo. Evolución 1996-2007	14
1.2. Empleo TIC y nuevas tecnologías relacionado con el STA	19
1.3. Empleo relacionado con el STA desde la perspectiva de empresas no pertenecientes al sector Transporte (empleos relacionados con labores de logística interna, compras y aprovisionamientos)	21
1.4. Otro empleo relacionado con el desarrollo del STA asturiano: Ejecución y puesta en marcha del Superpuerto, Ampliación Puerto de Avilés, ZALIA, otras actuaciones vinculadas al STA de Asturias	22
2 :: ESTRUCTURA FUNCIONAL DE LAS EMPRESAS DE TRANSPORTE Y TIPOLOGÍA BÁSICA DE LOS PUESTOS DE TRABAJO EN LAS EMPRESAS DE TRANSPORTE	24
2.1. Ocupaciones relacionadas con el transporte de mercancías (carretera, ferrocarril y marítimo)	24
2.1.1. Transporte de mercancías por carretera: descripción de las ocupaciones	
2.1.2. Transporte de mercancías en ferrocarril: descripción de las ocupaciones	
2.1.3. Transporte marítimo de mercancías: descripción de las ocupaciones	
2.1.3.1. Descripción de las ocupaciones en Puertos de Interés General	
2.1.3.2. Descripción de las ocupaciones propias de operadores de Transporte Marítimo y servicios de apoyo	
2.2. Ocupaciones relacionadas con el transporte de viajeros	62
2.2.1. Transporte de viajeros por carretera: descripción de las ocupaciones	
2.2.2. Transporte aéreo de viajeros: descripción de las ocupaciones	
2.3. Ocupaciones en empresas no pertenecientes al sector Transporte (labores de logística interna, compras y aprovisionamientos): descripción de las ocupaciones	79
3 :: PREVISIONES DEL SECTOR	81
3.1. Expectativas de empleo en transporte de mercancías por carretera	81
3.2. Expectativas de empleo en transporte de viajeros	82
3.2.1. Carretera	
3.2.2. Aéreo	
3.3. Expectativas de empleo en transporte por ferrocarril	83
3.4. Expectativas de empleo en transporte marítimo	84
3.4.1. Empleo en Puertos de Interés General	
3.4.2. Empleo de operadores de transporte marítimo (navieras y consignatarias)	
3.5. Expectativas de empleo en otras ocupaciones relacionadas con la logística en empresas no pertenecientes al sector del transporte	85

4 :: ESPECIAL MENCIÓN A LA CUESTIÓN RELATIVA A LA OBTENCIÓN DE CERTIFICADOS DE APTITUD PROFESIONAL DE CONDUCTORES (CAP INICIAL Y CONTINUO). DIRECTIVA 2003/59 CE DEL PARLAMENTO EUROPEO Y DEL CONSEJO DE 15 DE JULIO DE 2003	86
4.1. Antecedentes y situación de partida	86
4.2. Situación actual en Asturias. Propuestas de actuación	87
5 :: CONCLUSIONES Y SUGERENCIAS	88
ANEXO: ASPECTOS INCLUIDOS EN LA DIRECTIVA 2003/59/CE	90

0 :: ANTECEDENTES

De la realización del anterior estudio desarrollado en el año 2006 bajo la denominación “Estudio sobre las ocupaciones de los sectores de logística y transportes en Asturias”, se obtuvieron las siguientes conclusiones:

1. El empleo en el sector Transporte, entre el empleo por cuenta ajena y por cuenta propia (autónomos) y otras actividades logísticas alcanza en Asturias a un colectivo de trabajadores próximo a las 25.000 personas, considerando el empleo inducido del propio sector (Sector de Transporte en sentido amplio). De este colectivo, un porcentaje próximo al 90% está constituido por ocupaciones relacionadas con la conducción de los vehículos.

2. El sector presenta una elevada atomización, con una “capacidad cargadora” superior al 50% en manos de transportistas autónomos. La media de vehículos por empresa en Asturias es inferior a la media nacional, situándose entre 2 y 3 vehículos, según hablemos de transporte ligero (hasta 3.500 kg) o pesado (más de 3.500 kg). Llevar formación continua a este colectivo una vez que acceden a la profesión resulta más dificultoso. El desarrollo curricular de estas ocupaciones avanza paralelamente a la necesidad de obtención de determinados certificados que permiten ampliar el ámbito de actividades del trabajador, especialmente el Certificado de mercancías peligrosas (ADR) y la Capacitación como transportista (para transportar cargas de más de 2.200 Kg).

3. La formación orientada al transporte en Asturias se encuentra dispersa y escasamente coordinada. Una docena de entidades públicas y privadas imparten formación bajo diversas modalidades (FIP, FORCEM y oferta libre de cursos). Ni los contenidos ni los criterios de realización de prácticas se encuentran unificados, no obstante el nivel de algunos de los centros es elevado, aportando contenidos sólidos y desarrollados.

4. El 93% de la oferta de formación (en términos de número de cursos y horas) está dirigida al colectivo de conductores. De esta oferta, el 60% se destina a la obtención de permisos de conducción y el 40% a la formación continua (especialmente cursos destinados a obtención del certificado ADR). Las ocupaciones relacionadas con la actividad de “oficina”, cuadros medios y directivos se encuentran descuidadas y mal atendidas desde el punto de vista de la formación. Los cursos orientados hacia este tipo de empleados no satisfacen completamente las necesidades reales de las empresas.

5. En la oferta existente no se contemplan medidas específicas dirigidas a la formación de conductores autónomos (la mayor fuerza de carga en Asturias). En este sentido el personal autónomo presenta mayores dificultades que el conductor asalariado para su *desarrollo curricular*, sin embargo, es el colectivo más desatendido en esta materia.

6. Entre los conductores (transporte por carretera), la futura implantación obligatoria de los CAP (Certificados de Aptitud Profesional) inicial, acelerado y continuo, exigirá la impartición de cursos y la expedición de títulos entre un colectivo superior a los 20.000 trabajadores entre 2007 y 2008 (para permisos de conducción de la clase D y C respectivamente). En la actualidad no existen planes para afrontar de forma planificada este hito. Para superar esta situación con éxito es necesario mejorar los niveles de coordinación entre los diferentes centros de formación (públicos y privados) de forma que se estructure debidamente la oferta, tanto desde el punto de vista de los contenidos como desde el punto de vista geográfico.

La necesidad de solventar las exigencias de impartición y expedición de cursos y certificados CAP debe considerarse al mismo tiempo como una oportunidad y como una amenaza por parte de las entidades que ofrecen servicios de formación en el sector, así como desde el punto de vista de las empresas y de los alumnos potenciales.

7. El centro público de formación en transporte de Mieres (instalaciones del Centro de Transportes de Mieres, EMUTFOR), dispone de amplias superficies cerradas para el desarrollo de prácticas de rodaje y maniobra con vehículos pesados y dispone de un simulador de conducción subvencionado en su día por la Dirección General de Transportes del Principado de Asturias.

El nivel actual de utilización de sus instalaciones es bajo. El centro de formación con mayor espacio disponible e instalaciones más completas es el de ALSA Grupo en Oviedo.

8. Como ha quedado dicho, el acceso a la ocupación de conductor en el sector del transporte se realiza mediante la obtención de permisos de conducción de la categoría que corresponda, así como mediante la obtención subsiguiente de certificados complementarios exigidos para la ampliación de las actividades de transporte (ADR y Capacitación, principalmente). Para el resto de ocupaciones no existen dichas limitaciones.

9. El empleo en el sector del transporte se encuentra muy vinculado al incremento de la actividad general de las empresas. La relación entre empleo y crecimiento económico general (economía nacional y regional) es directa y presenta un alto grado de inmediatez en sus efectos (mayor, por ejemplo, que en otros sectores como la construcción, que presenta una mayor inercia en los efectos sobre el empleo). La relación entre crecimiento previsto del PIB y del empleo en el sector transporte nos permite, junto con el análisis de la facturación, realizar estimaciones de crecimiento de empleo.

10. Además de las ocupaciones relacionadas con la conducción de vehículos, existen otras ocupaciones con potencial de empleo en el ámbito de las actividades administrativas, de gestión y técnicas. Estas ocupaciones y su potencial de crecimiento* al momento de realización del estudio (año 2006) son:

- Conductor de camión pesado: ALTA
- Conductor de autobús: MEDIA-ALTA
- Administrativo de empresa de transportes de mercancías: MEDIA
- Administrativo de empresa de transportes de viajeros: MEDIA-BAJA
- Operador de Tráfico de empresa de transporte de mercancías: MEDIA
- Operador de Tráfico de empresa de transporte de viajeros: MEDIA-BAJA
- Responsable técnico de empresa de transportes (nuevas tecnologías y vehículos): MEDIA
- Gestor de almacén: MEDIA
- Carretilero: MEDIA-ALTA
- Gestor de expediciones (perspectiva de la empresa cargadora): MEDIA

Alta (>2%), Media (1,5%), Media-Baja (1%).

A partir del diagnóstico efectuado en el estudio de 2006 se afronta la actualización y ampliación del mismo hasta el momento actual, considerando la situación del sector desde el punto de vista de la actividad registrada durante el período comprendido desde diciembre de 2006 hasta octubre de 2008.

La ampliación del Estudio se centrará especialmente en la lista de ocupaciones objeto de análisis de manera que queden cubiertas otras actividades no contempladas en el estudio de 2006. En este sentido se incluirán otros modos de transporte no contemplados en el anterior estudio.

Se incluyen ocupaciones propias del transporte ferroviario, marítimo y aéreo, así como otras ocupaciones derivadas de actividades complementarias o de apoyo a los servicios de transporte, como las TIC (especializadas en el sector transporte y logística), y otras relacionadas con el desarrollo del propio sistema de transporte y sus infraestructuras (actividad en centros la gestión logística, centros de transporte, centros portuarios, etc.).

1 :: ANÁLISIS DE LA EVOLUCIÓN DEL SISTEMA DE TRANSPORTE EN ASTURIAS (STA) DESDE LA PERSPECTIVA DEL EMPLEO (DESDE 2006)

La importancia del sector del transporte en las economías avanzadas desde la perspectiva económica y de empleo, se puede deducir de los siguientes datos¹:

- A nivel nacional el transporte en sus diferentes modos representa en España el 4,8% del Producto Interior Bruto (PIB), y el 9,1% de los Servicios de Mercado. Las actividades de transporte terrestre son las más importantes dentro del Sector, aportando el 51,7% del valor añadido bruto generado. Este sector integra a 338.959 empresas, 232.092 empresas dedicadas al transporte de mercancías (servicios públicos y/o privados, datos 2008) y 44.819 empresas de transporte de viajeros (igualmente servicios públicos y/o privados, datos 2007). Además, existen 62.048 unidades de actividad dedicadas al transporte en taxis (dato 2006).

- En términos de empleo, el transporte terrestre supone actualmente el 2,95% del total de la población activa ocupada en España (dato 2008), con una población ocupada de 554.157 personas.

La situación actual del sector Transporte en Asturias no es ajena a la crisis económica generalizada que viene experimentando nuestro país (y toda la UE) a lo largo del presente año. La actual crisis económica proviene de una conjunción de causas que afectan de manera muy directa a las empresas de transporte. Entre dichas causas se encuentran las de naturaleza energética y financiera.

La especial sensibilidad del sector a estos dos factores viene determinada por tres realidades directamente asociadas al sector:

1. Los efectos directos del coste del carburante sobre la estructura de explotación de las empresas de transporte.

Aunque en los dos últimos meses se observa una disminución en la curva del coste del gasoil, entre los meses de enero y agosto la subida acumulada del precio del carburante fue del 22,7%². Esta subida representa un incremento directo del 7,1% de los costes de explotación de una empresa de transporte de dimensión media (hasta 20 vehículos).

2. La reducción de actividad económica e industrial (índice de producción y de pedidos industriales) afecta directamente a la actividad del transporte.

Desde enero hasta agosto de 2008 el descenso de actividad en el sector llega a ser del 70% de algunos materiales relacionados con la construcción (especialmente cerámicas). La media de descenso de actividad (toneladas transportadas) se sitúa en el 10,2%. En el caso particular de Asturias, el principal cargador de la región (Mittal-Arcelor) mantuvo los niveles de actividad hasta el mes de agosto, experimentando en los últimos tres meses un descenso de actividad próximo al 12%³. Al día de hoy (28 de noviembre) el descenso en la actividad se cifra en el 17%.

3. La adquisición de vehículos de transporte se realiza al 100% mediante financiación externa, ninguna empresa de transporte o empresario autónomo recurre a financiación propia para la compra o renovación de unidades de transporte.

(1) Datos para España. Dirección General de Transportes Informe anual 2007.

(2) Fuente: observatorio de costes transporte mercancías. Ministerio Fomento 2008.

(3) Fuente: empresas del sector proveedoras de servicios de transporte.

Una de las características de la crisis económica actual es el encarecimiento de los costes financieros (intereses) y la dificultad de acceso a la financiación externa (limitada por las propias entidades financieras). Esta circunstancia afecta doblemente al sector, no sólo por dificultar la renovación de la flota actual, sino también por incrementar de manera sustancial los costes de actividad de la totalidad de las empresas de transporte con vehículos financiados. La subida de los tipos de interés se mantuvo constante hasta la primera semana de octubre, incrementando los tipos de interés medios para este tipo de operaciones del 3,75% TAE a finales del pasado año hasta el 6% TAE en el mes de octubre⁴.

Así, en este marco general, el transporte por carretera comenzó a experimentar un descenso en su actividad durante el cuarto trimestre de 2007, continuando en esta tendencia hasta la fecha. A este descenso hay que añadir que los precios pagados a los transportistas no han experimentado subidas apreciables durante dicho período.

En este sentido, durante la etapa descrita, se desarrolló una huelga del sector que, entre otras reivindicaciones, planteaba la necesidad de incrementar los precios del transporte para compensar el incremento de los costes de explotación. En el mes de octubre de 2008 únicamente el 6% de los transportistas declaraban incrementos en los precios pagados por los cargadores o agencias de transporte, el 64,2% decían seguir cobrando lo mismo y un 29,8% afirmaban haber cobrado menos precio por sus servicios⁵.

En este marco, la situación del sector es calificada por las propias entidades representativas (empresas y representantes del sector) como muy difícil al tiempo que el transporte por carretera está asumiendo una nueva normativa profesional en vigor desde abril de 2007 (regulación de jornadas de trabajo del personal de conducción, tiempos de conducción y descanso, formación, etc.) que estaría obligando a afrontar unos mayores costes que abocarían al abandono de la actividad, especialmente entre el colectivo de autónomos y pequeñas empresas, afectando directamente al empleo en el sector.

1.1. Empleo del transporte en Asturias Transporte terrestre, marítimo, ferroviario y aéreo. Evolución 1996-2007

Por la situación de crisis económica en la que nos encontramos plenamente inmersos, con la consiguiente destrucción de empleo en la práctica totalidad de los sectores de actividad, no es posible proyectar los datos de crecimiento experimentados hasta finales de 2007 según datos estadísticos recogidos de SADEI. No obstante hemos realizado estimaciones de crecimiento y/o destrucción de empleo a partir de referencias de empresas del sector y de datos sobre niveles de actividad económica y sectorial.

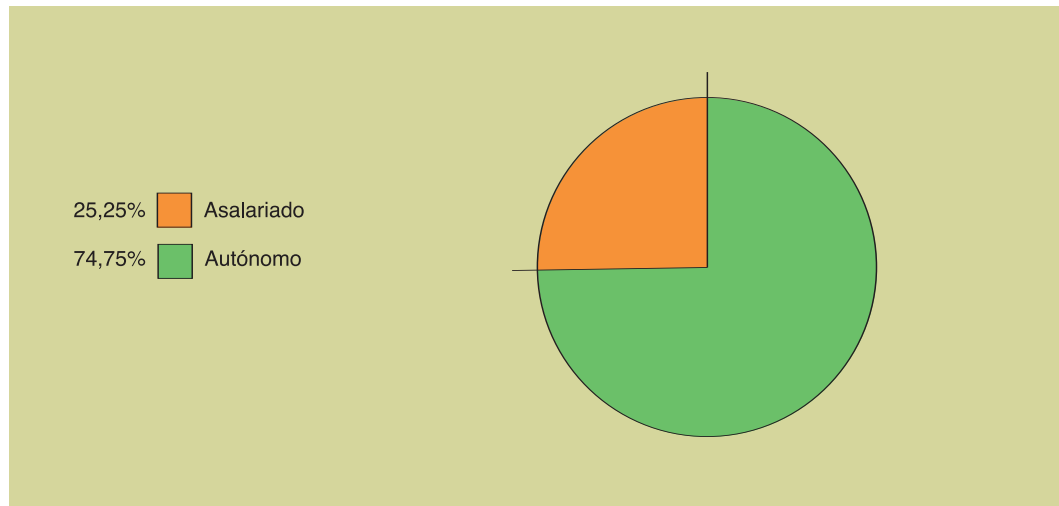
En lo referente al volumen de empleo en el año 2007, SADEI proporciona información agregada del sector transporte y del sector comunicaciones, dando empleo a un total de 23.168 personas, de las cuales 17.317 eran personas asalariadas y tan solo 5.851 autónomos, lo que representa un 74,75 % y un 25,25 % respectivamente.

(4) Fuente: *El confidencial digital* 23-09-2008, citando fuentes del Banco de España.

(5) Encuesta sobre precios FENADISMER.

Empleo en transporte y comunicaciones en Asturias según tipología (2007) (gráfico 1)

Fuente: Gráficos de elaboración propia TGA a partir de datos de SADEI

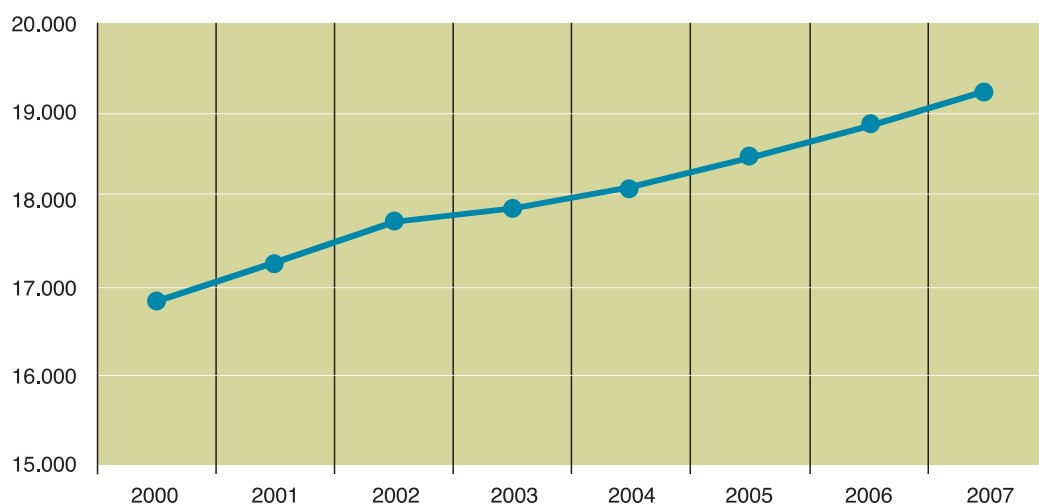


Por lo que se refiere a la evolución del empleo total en el sector transporte en Asturias para el periodo 2000-2007, tal y como se refleja en el gráfico siguiente, presenta su valor mínimo en el año 2000, con un total de 16.814 personas empleadas en el sector. A partir de esta cifra, el empleo en dicho sector continúa creciendo hasta el último dato disponible para el año 2007, alcanzando la cifra de 19.258 personas empleadas en actividades vinculadas con el sector de los transportes en Asturias.

Evolución del empleo sector transporte en Asturias (2000-2007)

(gráfico 2)

Fuente: Gráficos de elaboración propia TGA

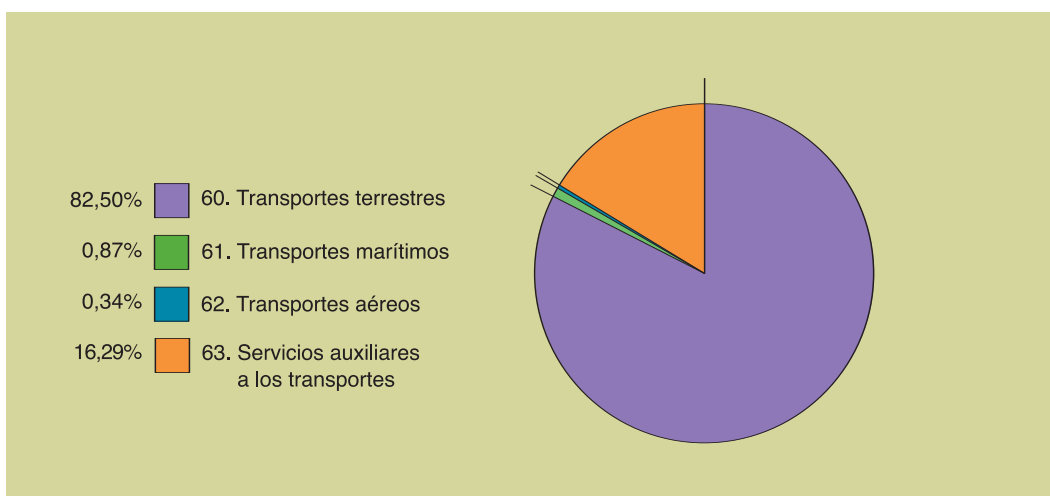


Si diferenciamos según los códigos de CNAE (60-Transportes Terrestres; 61-Transporte Marítimo; 62-Transporte Aéreo; y 63-Servicios Auxiliares), se observa la importancia que tienen los transportes terrestres (incluidos viajeros y mercancías) en materia de empleos existentes para el período 2000-2007 por comparación con el resto de modos de Transporte, llegando a acumular el 82,50% del total de empleos⁶. En segundo lugar se encuentran las actividades agrupadas dentro de los Servicios Auxiliares a los Transportes, mientras que el Transporte Marítimo y el Aéreo presentan unos niveles de actividad muy inferiores.

Empleo sector transporte en Asturias por año según CNAE (2007)

(gráfico 3)

Fuente: Gráficos de elaboración propia TGA



(6) Fuente: Elaboración propia a partir de datos de SADEI.

Empleo sector transporte en Asturias por año según CNAE (2007)*(gráfico 4)*

Fuente: Gráficos de elaboración propia TGA

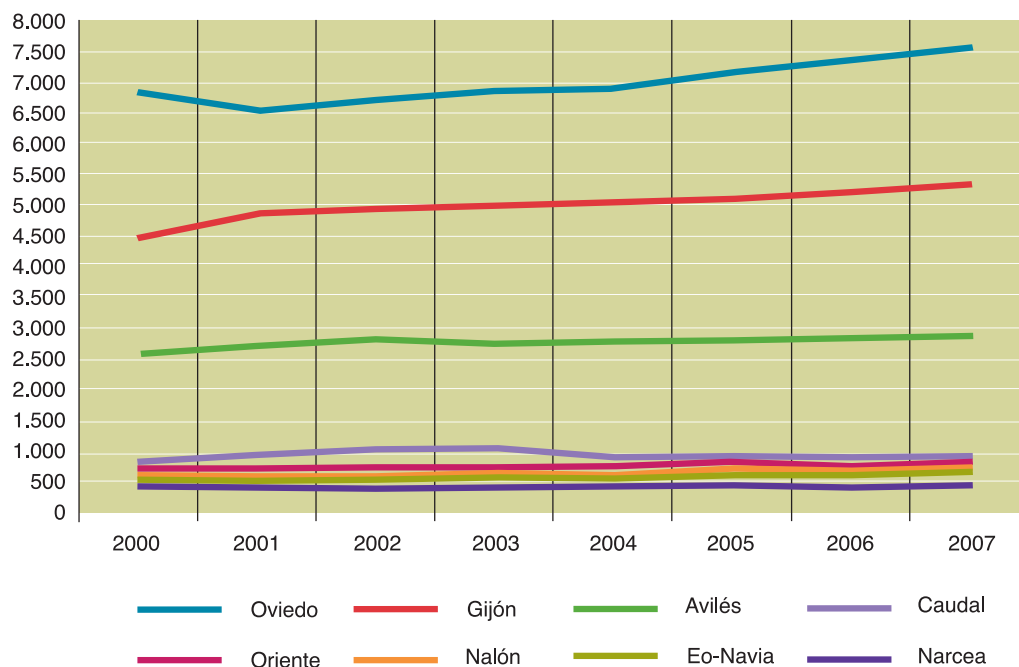


La distribución comarcal de estos empleos presenta a la comarca de Oviedo de forma destacada, registrando el mayor número de personas empleadas en el sector transporte en Asturias, alcanzando su cifra más alta para el año 2007, de 7.539 personas empleadas. Le siguen las comarcas de Gijón y Avilés; mientras que Caudal, Eo-Navia, Narcea, Nalón y Oriente, registran menores cifras de empleo en el sector.

Empleo sector transporte en Asturias por año según comarcas

(gráfico 5)

Fuente: Gráficos de elaboración propia TGA

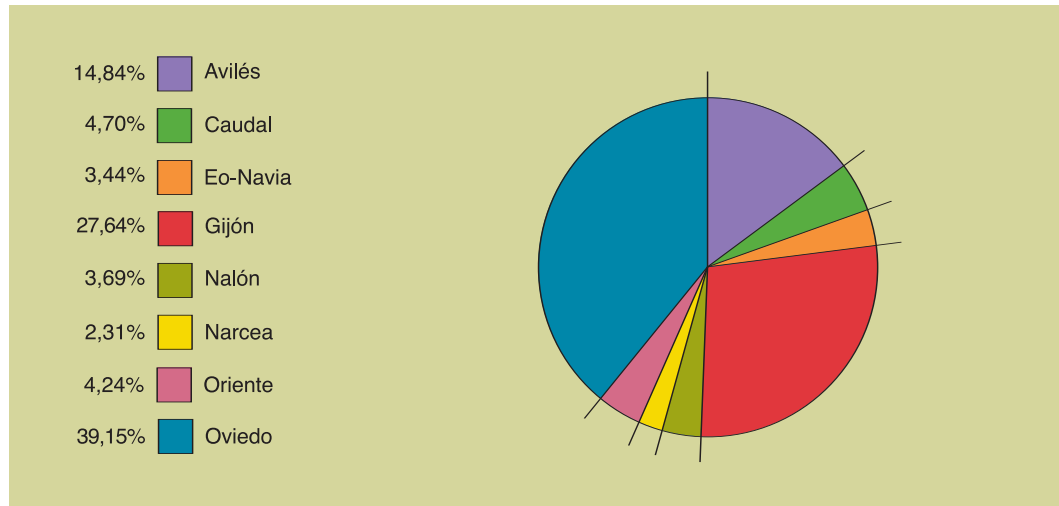


En términos porcentuales, los 7.539 empleados de la comarca de Oviedo representan el 39,15 % del total de empleos de la comunidad (19.258 empleos); le siguen la comarca de Gijón con 5.323 empleos (esto es el 27,64 %); la comarca de Avilés con 2.857 (el 14,84 %). Por detrás de estas comarcas quedarían, la comarca del Caudal con 906 empleos (representando un 4,70 % del total); la comarca del Oriente con 816 empleos (el 4,24 %); la comarca del Nalón con 710 empleos (el 3,69 %); la comarca Eo-Navia con 662 empleos en el sector (el 3,44 %); y finalmente la comarca de Narcea con 445 empleos (representando el 2,31 %).

Distribución del empleo en transporte en Asturias por comarcas (2007)

(gráfico 6)

Fuente: Gráficos de elaboración propia TGA

**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 soluciones destinadas al transporte de mercancías por carretera y las destinadas al transporte de viajeros. Igualmente debe señalarse la particularidad de las soluciones destinadas al sector marítimo, aéreo y ferroviario.

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.

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, 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 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 materia de 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, 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 no justifica el mantenimiento de líneas regulares de contenedores. En este sentido el Puerto de Gijón ha venido fracasando en todos sus intentos de mantener activas este tipo de líneas al no conseguir los tráficos suficientes para justificar los importantes costes de un desvío y escala de las principales líneas regulares en dichos puertos.

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 si bien la cartera de pedidos para el año próximo se considera muy inferior a la registrada en años precedentes.

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 la 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).

1.3. Empleo relacionado con el STA desde la perspectiva de empresas no pertenecientes al sector Transporte (empleos relacionados con labores de logística interna, compras y aprovisionamientos)

Al igual que hicimos con ocasión del estudio realizado en 2006, dedicamos un epígrafe a las ocupaciones relacionadas con labores de logística interna en empresas industriales, distribuidoras y/o comercializadoras de productos.

Dependiendo de la dimensión adquirida por la empresa, las labores relacionadas con la logística interna de la misma (entendiendo como tal al proceso completo desde la confirmación misma del pedido -gestión de compras-, hasta la entrega del producto final al cliente), van especializándose paulatinamente.

Las tendencias actuales responden a la creación de diseños horizontales y descentralizados que se caracterizan por ofrecer, en general, una mayor flexibilidad en cuanto a la velocidad de respuesta ofrecida ante situaciones cambiantes en el entorno del negocio. La descentralización supone la delegación de responsabilidad en la toma de decisiones y la resolución de problemas de forma independiente, por lo que presenta menores tiempos de respuesta ante la resolución de conflictos, si bien presenta el inconveniente de la posible duplicidad de funciones corporativas. Estas estructuras son más propias de empresas de mayor dimensión y mercados amplios pero vinculados necesariamente con determinados centros de producción. Entre sus defectos se encuentra el superior coste al de las estructuras centralizadas.

En general, las estructuras centralizadas se corresponden con centros de decisión centrales y métodos de organización del trabajo jerárquico (vertical) donde la toma de decisiones se realiza en los niveles de dirección y se filtran hacia los niveles inferiores.

En cambio, en las estructuras horizontales, la dirección comparte determinados aspectos de su gestión y existe un continuo feedback de doble sentido. Es en este entorno donde aparecen conceptos tales como: cross functional teams (equipos de trabajo multidepartamentales), involvement (implicación de los empleados en los problemas de la empresa), enlargement (aumento de competencias para los empleados), enrichment, etc. En resumen, las estructuras horizontales aumentan la flexibilidad y permiten la introducción de métodos de trabajo cuya misión es la unión de sinergias y esfuerzos.

En el caso concreto de Asturias conviven estructuras de ambos tipos, al contar con empresas de gran dimensión junto con otras (y muy numerosas) de pequeño y mediano tamaño, mucho más centralizadas o verticales en su estructura de decisión.

En cualquier caso, la función logística actual debe integrar funciones que incluyen desde el aprovisionamiento hasta el transporte y el servicio al cliente, de acuerdo con los siguientes niveles y responsabilidades:

A. Gestión de compras.

- Proceso de pedido.
- Aprovisionamiento.
- Gestión de stocks.

B. Logística interna.

- Responsable de almacenaje.
- Planificación de expediciones.
- Control de inventario-stocks.

C. Logística externa.

- Servicio al cliente (incidencias).
- Transporte (generalmente externalizado).

Al igual que veremos al realizar el análisis de la estructura funcional en una empresa de transporte, las funciones que desempeñan cada una de las personas responsables de estas áreas se van concentrando en varios profesionales según disminuya el tamaño de la empresa (o se van especializando a medida que crece la dimensión).

Desde el punto de vista de la creación de empleo, son las ocupaciones del grupo b.- Logística Interna, las que generan la mayor ocupación, tanto en empresas de gran dimensión como en empresas de pequeña dimensión en las que son las personas de este grupo las que ejercen la totalidad de las funciones relacionadas con la logística integral de las empresas, refiriéndonos a esta ocupación como Gestor de Pedidos y Expediciones.

Esta ocupación es sensible a la actividad económica de las empresas industriales en la medida en que el índice de pedidos afecta directamente a la creación o destrucción de empleo. Las previsiones actuales no apuntan a un incremento de empleo para dichas tareas si bien aquellos profesionales de mayor experiencia y cualificación que ocupen niveles superiores en el organigrama de la logística interna y los que asuman un mayor número de competencias resistirán mejor una eventual reducción de plantilla.

1.4. Otro empleo relacionado con el desarrollo del STA asturiano: ejecución y puesta en marcha del Superpuerto, ampliación Puerto de Avilés, ZALIA, otras actuaciones vinculadas al STA de Asturias

La Zona de Actividades Logísticas e Industriales (ZALIA) está previsto comience a ser urbanizada en 2009, estando prevista la finalización de su primera fase (80 millones de euros de inversión) en 2011.

Han sido programadas cuatro fases diferentes de ampliación hasta concluir la totalidad del proyecto en 2.020, con una superficie total de 413 hectáreas. Además se construirán accesos terrestres a la misma, desde la autopista "Y" y desde la AS-2 con una inversión prevista de 132 millones de euros.

Es una infraestructura promovida por el Principado (40%), los ayuntamientos de Gijón (10%) y Avilés (5%), y los puertos de Gijón (30%) y Avilés (15%).

Durante este período se estima que la iniciativa y puesta en marcha de esta infraestructura genere entre 9.000 y 11.000 empleos (en 2020), una vez finalizadas todas las fases⁷.

El proyecto prevé una reserva de espacio del 70% para una superficie de empresas logísticas y un 20% para empresas industriales. Para estas últimas se contempla que utilicen la ZALIA para desarrollar parte de las fases de su logística interna para lo cual, en algunos casos, se precisa de amplias extensiones de terreno y accesos privilegiados a los diferentes modos de transporte. Finalmente se ha previsto que un 10% sea ocupado por empresas dedicadas a la prestación de otros servicios auxiliares relacionadas con las actividades antes citadas. No obstante estos porcentajes no tienen necesariamente que coincidir con la distribución del empleo generado, en este sentido previsiblemente será mayor la generación de empleo entre las empresas industriales y auxiliares que entre las empresas dedicadas a la prestación de servicios logísticos puros.

Complementariamente la ZALIA generará también otros empleos directos dependientes de la propia infraestructura, para servicios localizados, como será la vigilancia (accesos restringidos), mantenimiento, estación de servicio y centro administrativo.

Una de las claves del éxito de la ZALIA consiste en potenciar la intermodalidad.

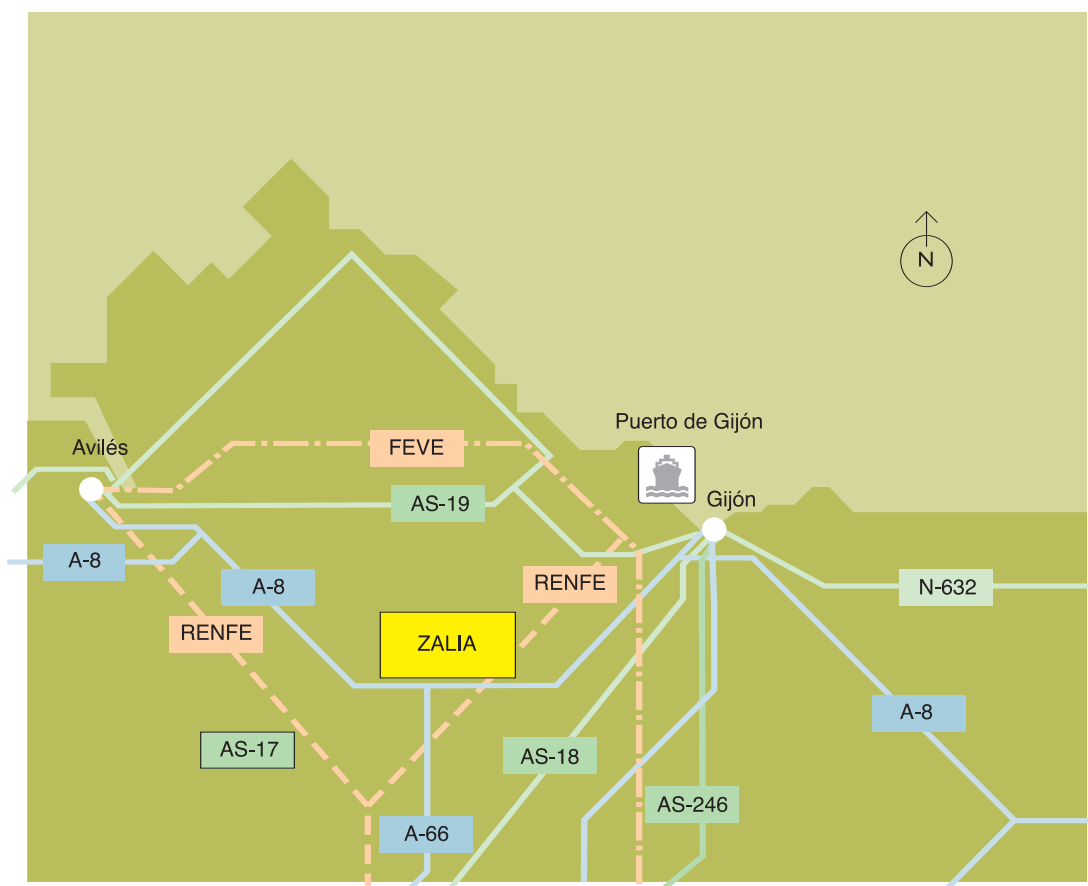
(7) Fuente: Dirección ZALIA.

La infraestructura estrella para este fin será la conexión del ferrocarril con los otros modos de transporte a través de una plataforma sita en el centro de la ZALIA, conectada a la vía que une la ciudad de Gijón con Oviedo y Avilés, y que se construirá en la segunda fase del proyecto.

Esperan colocar alrededor de esta instalación las sedes de los principales operadores privados, aduanas, etc. Dicha instalación tendrá capacidad de vías para crear composiciones de 750 metros e incluso de 1.300 metros de longitud, pensando en un futuro reordenamiento del sector ferroviario que flexibilice la creación de grandes trenes para mercancías.

Indudablemente, la principal infraestructura logística conectada a la ZALIA será el puerto, sobre todo una vez concluida su ampliación.

El interés de los operadores de transporte terrestre por localizar oficinas comerciales en la ZALIA refleja el interés "intermodal" que ha despertado esta importante infraestructura si bien los previsibles costes del espacio disponible no permitirán ocupar espacio como aparcamiento o base operativa de sus respectivas flotas. Por otra parte para el desarrollo de la principal actividad generada por el entorno portuario (transporte de graneles puerta a puerta) no se precisa, salvo excepciones, de grandes superficies de almacenamiento intermedias o adicionales a las que ya existen en las propias instalaciones portuarias.



2 :: ESTRUCTURA FUNCIONAL DE LAS EMPRESAS DE TRANSPORTE Y TIPOLOGÍA BÁSICA DE LAS OCUPACIONES EN LAS EMPRESAS DE TRANSPORTE

2.1. Ocupaciones relacionadas con el transporte de mercancías (carretera, ferrocarril y marítimo)

2.1.1. Transporte de mercancías por carretera: descripción de las ocupaciones.

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.

En definitiva, la estructura funcional de las empresas de transporte (grandes o pequeñas) se mantiene invariable, observándose el efecto ya indicado 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 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.

Las pequeñas empresas externalizan principalmente:

- 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).

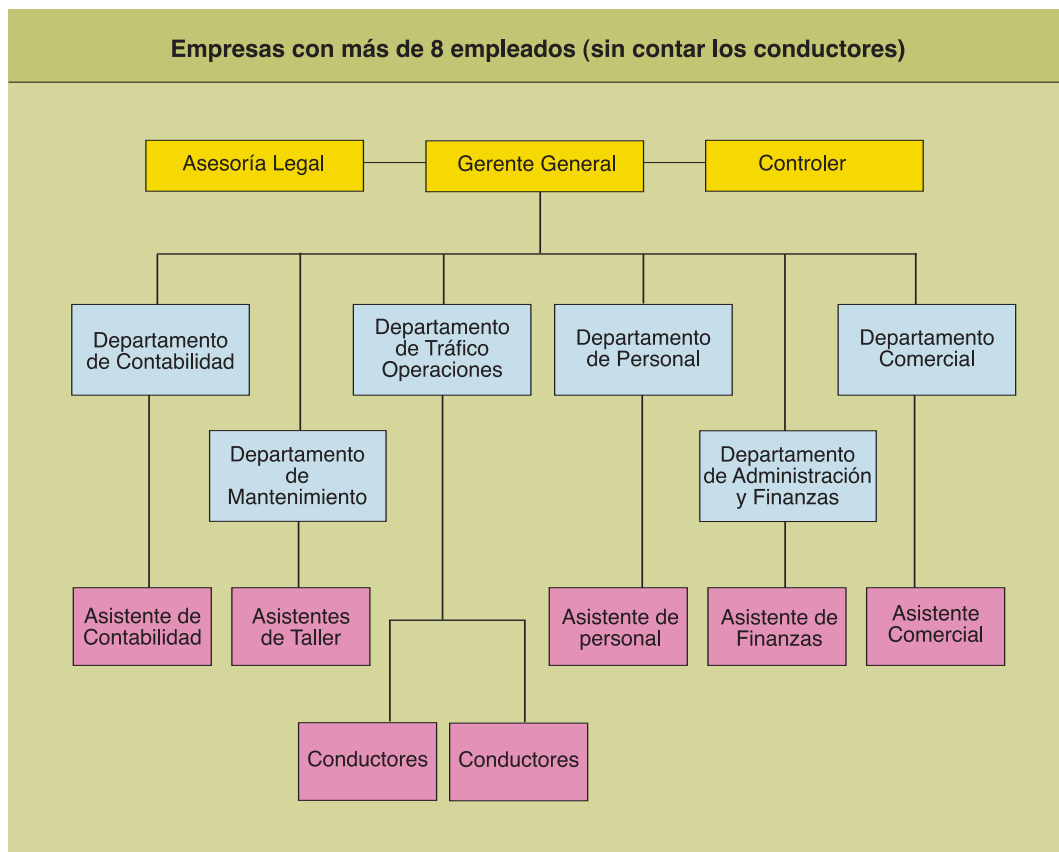
Niveles funcionales en empresas de depósito y manipulación de mercancías (almacenamiento y gestión logística).

- 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 ámbito 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).

Organigrama⁸ funcional básico de una empresa de transportes (personal de administración superior a 8-10 personas).



(8) Gráficos de elaboración propia TGA Consultores.

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 empresa⁹. Las tablas¹⁰ presentadas han sido elaboradas teniendo en cuenta la recopilación de opiniones de profesionales del sector.

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

(10) Tablas de elaboración propia TGA Consultores.

NIVEL	TAREAS	CONOCIMIENTOS
Gerente-Dirección.	1. Organización de la empresa. Control y gestión financiera y de costes.	1. Organización y planificación de empresas. Nivel de acceso recomendado: licenciatura.
	2. Control de recursos humanos y principales proveedores.	2. Gestión económica y financiera. Recursos humanos. Prevención de riesgos.
	3. Supervisión general de departamento de explotación (Tráfico) y comercial.	3. Legislación en empresas de transporte. Seguros y documentación oficial sobre autorizaciones.
	4. Decisiones estratégicas sobre operaciones, acuerdos con otros operadores e incorporación de nuevas tecnologías.	4. Costes de explotación y precios del transporte.
	5. 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.	5. Gestión comercial y marketing. Gestión de la calidad. Idiomas.
	6. Supervisará y aprobará cualquier operación de especial incidencia para la empresa.	6. Actualidad empresarial del sector.

NIVEL	TAREAS	CONOCIMIENTOS
<p>Jefe Tráfico y Comercial.</p> <p>(Funciones conjuntas en empresas de menor dimensión).</p>	<p>1. 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.</p>	<p>1. Debe conocer la capacidad real de la empresa y la disponibilidad de unidades de transporte. Diferenciará las necesidades de unidades de transporte para cada tipo de mercancía. Nivel de acceso recomendado: diplomado.</p>
	<p>2. Comercialización de servicios y contratación con cargadores y con transportistas (labor de agencia).</p>	<p>2. Desarrollará capacidad de mando (orientado al cliente interno) y habilidades comerciales (cliente externo).</p>
	<p>3. Coordinación general de los operadores de tráfico.</p>	<p>3. Deberá adquirir conocimientos sobre modos de transporte alternativos.</p>
	<p>4. Elaboración de estadísticas relacionadas con el movimiento de las unidades de transporte.</p>	<p>4. Conocerá las normas sobre prevención de riesgos para contribuir a su cumplimiento.</p>
	<p>5. Es el responsable de las incidencias en materia de calidad y atención al cliente relacionadas con la prestación del servicio.</p>	<p>5. Aplicará el sistema de Calidad que en su caso fuera de aplicación.</p>
		<p>6. Precisaré conocimientos de Idiomas, principalmente si el ámbito de la empresa es internacional o desarrolla tráficos internacionales.</p>

NIVEL	TAREAS	CONOCIMIENTOS
<p>Jefe Tráfico.</p> <p>(Funciones específicas en empresas de mayor dimensión).</p>	<p>1. 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.</p>	<p>1. Debe conocer la capacidad real de la empresa y tener un criterio sólido respecto a la disponibilidad de unidades de transporte en cada momento. Nivel recomendado de acceso: diplomado.</p>
	<p>2. Contratación con cargadores y con transportistas (labor de agencia). Contando igualmente con la ayuda de los operadores de tráfico.</p>	<p>2. Debe adquirir capacidad de mando (orientado al cliente interno) y habilidades comerciales (cliente externo).</p>
	<p>3. Coordinación general de los operadores de tráfico.</p>	<p>3. Deberá tener o adquirir conocimientos sobre modos de transporte alternativos.</p>
	<p>4. Elaboración de estadísticas relacionadas con el movimiento de las unidades de transporte.</p>	<p>4. Diferenciará las necesidades de las unidades de transporte para cada tipo de mercancía.</p>
	<p>5. Responderá de las incidencias en materia de atención al cliente relacionadas con la prestación misma del servicio.</p>	<p>5. Conocerá las normas sobre prevención de riesgos para contribuir a su cumplimiento, como parte de la cadena de mando en el departamento.</p>
		<p>6. Aplicará el sistema de Calidad que en su caso fuera de aplicación.</p>
		<p>7. Cada vez más es necesario el conocimiento de Idiomas, principalmente si el ámbito de la empresa es internacional o desarrolla tráficos internacionales.</p>

NIVEL	TAREAS	CONOCIMIENTOS
Comercial. (Funciones específicas en empresas de mayor dimensión).	1. 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.	1. 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.
	2. Contratación de servicios con cargadores y con transportistas (labor de agencia). Contando igualmente con la ayuda de los operadores de tráfico.	2. Debe adquirir capacidad de mando (orientado al cliente interno) y habilidades comerciales (cliente externo).
	3. Seguimiento comercial de los servicios.	3. Deberá adquirir conocimientos sobre modos de transporte alternativos.
	4. Elaboración de estadísticas comerciales.	4. Diferenciará las necesidades de transporte para cada tipo de mercancía.
	5. 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.	5. Conocerá las normas sobre prevención de riesgos para contribuir a su cumplimiento, como parte de la cadena de mando en el departamento.
		6. Aplicará el sistema de Calidad en la medida en que le implique.
		7. Necesidad de idiomas en consonancia con el ámbito nacional o internacional del cliente.

NIVEL	TAREAS	CONOCIMIENTOS
<p>Operador de Tráfico (explotación). (Funciones específicas en empresas de mayor dimensión).</p>	<p>1. 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.</p>	<p>1. Debe conocer la capacidad real de la empresa y de la disponibilidad de unidades de transporte.</p>
	<p>2. Contratación con cargadores y con transportistas (labor de agencia). Contando igualmente con la ayuda de los operadores de tráfico y con el Dpto. Comercial.</p>	<p>2. Debe adquirir capacidad de mando (orientado al cliente interno) y habilidades comerciales (cliente externo).</p>
	<p>3. Coordinación general de los operadores de tráfico.</p>	<p>3. Deberá adquirir conocimientos sobre modos de transporte alternativos.</p>
	<p>4. Elaboración de estadísticas relacionadas con el movimiento de las unidades de transporte.</p>	<p>4. Diferenciará las necesidades de transporte para cada tipo de mercancía</p>
	<p>5. Responderá de las incidencias en materia de atención al cliente relacionadas con la prestación misma del servicio.</p>	<p>5. Conocerá las normas sobre prevención de riesgos y contribuirá a su aplicación.</p>
		<p>6. Aplicará el sistema de Calidad que en su caso fuera de aplicación.</p>
		<p>7. Precisaré de Idiomas, principalmente si el ámbito de la empresa es internacional o desarrolla tráfico internacionales.</p>

NIVEL	TAREAS	CONOCIMIENTOS
Asistente empresa de transporte.	1. Llevanza de la contabilidad corriente y otros registros sobre costes. En su caso registros de calidad.	1. Contabilidad mediante soportes informáticos.
Administrativo de empresa de transporte.	2. Elaboración de nóminas y gestión de trámites con la Seguridad Social.	2. Gestión documental y de archivos. Control de registros del sistema de Calidad.
	3. Atención al Cliente desde la perspectiva administrativa general.	3. Atención telefónica.
	4. Organización documental de la empresa. Conocerá los documentos habituales en el tráfico empresarial de las empresas de transporte, así como su significado.	4. Conocimientos sobre recursos humanos y medios de pago mercantiles, así como sobre aspectos legislativos del transporte, fiscalidad y contabilidad.
	5. Usuario habitual de programas informáticos específicos para la función administrativa.	5. Idiomas.

NIVEL	TAREAS	CONOCIMIENTOS
Conductor de camión.	1. Vigilar, y en su caso realizar, los procesos de carga y descarga de mercancías optimizando los espacios y garantizando la seguridad.	1. Haber superado las pruebas de capacitación profesional.
	2. Efectuar las operaciones relacionadas con los servicios de transporte de mercancías respetando la legislación vigente.	2. Formación ocupacional: -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 de remolque.
	3. Realizar la preparación y mantenimiento preventivo del vehículo y sus equipos auxiliares, para realizar el servicio de forma segura.	3. Formación continua: -Inglés de gestión de transporte. -Conductor de vehículos articulados.
		4. Formación transversal: -Consejero/a de seguridad. -Transporte de mercancías peligrosas.

NIVEL	TAREAS	CONOCIMIENTOS
Carretillero (y operario de pequeña excavadora).	1. 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.	1. No se contemplan estudios de Formación profesional reglada.
	2. Participar en las actividades de gestión de almacenes, utilizando conocimientos sobre inventarios, y codificado de productos y los conocimientos mínimos de informática.	2. Formación ocupacional: -Curso Carretilla Elevadora, Transpalet, Apilador-Prevención, Manejo.
	3. Realizar la preparación y mantenimiento preventivo del vehículo y sus equipos auxiliares, para realizar el servicio de forma segura.	3. Formación continua: -Curso de Operador de Maquinaria de transporte de tierras (70 h). -Agente de Planificación del Transporte y la Logística (150 h).
		4. Formación transversal: -Conducción y Prevención de Riesgos en el manejo de Carretillas elevadoras (70 h). -Seguridad en el trabajo.

NIVEL	TAREAS	CONOCIMIENTOS
Gestor de almacén.	1. Distribuir el espacio físico y funcionamiento del almacén, para obtener una mayor operatividad y contribuir a la eficiencia del sistema.	<p>1. Formación reglada:</p> <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).
	2. Registrar, organizar y seguir los procesos de recepción, almacenaje y expedición de mercancías cumpliendo las características y condiciones de pedido.	<p>2. Formación ocupacional:</p> <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.
	3. Controlar, valorar y gestionar los stocks, para garantizar una información actualizada y un funcionamiento adaptado y eficiente.	<p>3. Formación transversal:</p> <ul style="list-style-type: none"> -Prevención de Riesgos.
	4. Controlar el correcto estado y funcionamiento de las instalaciones y de los recursos técnicos del almacén realizando seguimientos periódicos.	

Además de los niveles y competencias descritos, incluimos 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).
- 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 MARCANCÍAS PELIGROSAS (ASOCIADO AL CERTIFICADO ADR)

1. 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 estiva y mantenimiento de los mecanismos y medidas de seguridad, así como las normas específicas sobre seguridad vial.

2. Competencias, funciones y tareas

1. Asegurarse de que el vehículo reúne las condiciones técnicas necesarias para realizar el viaje, incluidas las referidas a la señalización indentificadora de la carga y elementos de seguridad.
2. 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.
3. 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).
4. 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.
5. Comprobación de la posesión de los certificados de conformidad necesarios para realizar el transporte de los residuos industriales o mercancías peligrosas.
6. Cumplimentación de partes de trabajo en caso de trabajo por cuenta ajena.

3. 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 establecidos por el Real Decreto 2115/1998, de 2 de Octubre, 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)

1. 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.

2. Competencias, funciones y tareas

1. 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.
2. En caso de accidente deberán realizar informes sobre el mismo.
3. 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.

3. Formación

Las exigencias para ser Consejero de Seguridad vienen reguladas por Directiva 96/35/CE del Consejo de 3 de junio de 1996, 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 Boletín 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 laborales, 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)

1. 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.

2. 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:

1. Organizar recorridos ordenados del producto para gestionar correctamente los stocks del cliente mediante una adecuada gestión de tiempos y recursos (Unidades de Transporte) disponibles.
2. 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).
3. 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.
4. Implantar sistemas de comunicación entre distribuidor y vendedor. Se trata del control del servicio a los puntos de venta y los costes.

3. 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

1. 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.

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.

Según hemos podido constatar tras las entrevistas mantenidas, se considera que a partir de los 8-10 vehículos (en caso de vehículos pesados), comienza a resultar rentable cubrir esta función de manera interna.

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).

2. Competencias, funciones y tareas

1. Definir y ejecutar el programa de mantenimiento de los vehículos y sistemas de transporte de la empresa.
2. Disponer de las herramientas, los recambios y los consumibles necesarios para el desarrollo de dichas actividades.
3. Obtener y controlar las autorizaciones y permisos necesarios para el desarrollo de las actividades de mantenimiento y para asegurar la legalidad del vehículo.
4. Garantizar la seguridad en la circulación del mismo (esta cuestión es absolutamente fundamental en el caso de transporte de viajeros).
5. Participar en las decisiones de compra de nuevos vehículos para la flota.
6. Controlar, medir y comparar el funcionamiento de las unidades de transporte, midiendo consumos, costes y desviaciones de los mismos para detectar anomalías y corregirlas.
7. 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.

3. 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).

2.1.2. Transporte de mercancías en ferrocarril: descripción de las ocupaciones

La definición de las ocupaciones en el sector se encuentra muy condicionada por la actividad desarrollada por el principal operador del sector en España (RENFE), es por ello que todos los operadores menores (FEVE), aplican esquemas funcionales y de ocupaciones similares a los de dicho operador principal.

Hasta el momento actual la formación impartida para ocupar puestos en toda la escala de ocupaciones viene siendo impartida por la propia RENFE, por medio de sus diferentes centros, estando actualmente gestionada por ADIF, organismo que concede las denominadas “habilitaciones” para el desempeño de las diferentes ocupaciones catalogadas.

Aunque está prevista una privatización paulatina de los servicios de formación como parte del proceso de liberalización del sector (explotación de servicios por medio de nuevos operadores privados), por el momento se mantiene el monopolio tanto en materia de formación como en el otorgamiento de habilitaciones por medio de ADIF, no existiendo en Asturias ningún centro de formación homologado o dependiente de ADIF.

Dentro del sector del transporte de mercancías vía ferrocarril, se distinguen actualmente las ocupaciones siguientes, así como las competencias de cada una de ellas:

Área : Mantenimiento de infraestructura		
Electrificación		
Situación actual	Situación futura	Funciones
Actuales Supervisores y Cuadros Técnicos.	Supervisor de Electrificación.	<ul style="list-style-type: none"> - Planificación y supervisión de funciones complejas de mantenimiento de la infraestructura. - Organización y control de la ejecución de actividades de mantenimiento preventivo, correctivo y mejora. - Responsable de la distribución de tareas y de la formación del grupo de trabajadores a su cargo. - Elaboración de proyectos, planes y programas. - Aplicación y vigilancia del cumplimiento de las Normas y Procedimientos.
Encargado línea electrificada. Encargado de subestaciones y telemandos.	Controlador de operaciones de Electrificación.	<ul style="list-style-type: none"> - Control, distribución y ejecución de las actividades de mantenimiento de infraestructura. - Mantenimiento preventivo, correctivo y actuaciones de mejora. - Ejerce el mando sobre un equipo de trabajadores operativos. - Utiliza los medios y recursos puestos a su disposición. - Realiza cuantas operaciones principales y complementarias sean necesarias para el óptimo desarrollo de la actividad. - Aplica y vigila el cumplimiento de las Normas y Procedimientos.
Conductor vagoneta L/E. Oficial 1ª de Subestaciones y Telemandos. Jefe de Equipo de Línea Electrificada Oficial Celador L/E. Oficial Celador L/E Entrada. Oficial de Subestaciones y Telemando Entrada. Oficial 2ª Subestaciones y Telemandos.	Operador de Electrificación	<ul style="list-style-type: none"> - Realiza las actividades de mantenimiento de infraestructura. Mantenimiento preventivo, correctivo y actuaciones de mejora. - Aplica los procesos propios de su área de actividad. - Utiliza los medios y recursos puestos a su disposición. - Realiza cuantas operaciones principales y complementarias sean necesarias para el óptimo desarrollo de la actividad. - Aplica y vigila el cumplimiento de las Normas y Procedimientos.

Área : Mantenimiento de infraestructura		
Infraestructura y vía		
Situación actual	Situación propuesta	Funciones
Actuales Supervisores y Cuadros Técnicos.	Supervisor de Infraestructura y vía.	<ul style="list-style-type: none"> - Planificación y supervisión de funciones complejas de mantenimiento de la infraestructura. - Organización y control de la ejecución de actividades de mantenimiento preventivo, correctivo y mejora. - Responsable de la distribución de tareas y de la formación del grupo de trabajadores a su cargo. - Elaboración de proyectos, planes y programas. - Aplicación y vigilancia del cumplimiento de las Normas y Procedimientos.
Jefe de Distrito. Operador principal maquinaria de vía. Subcontraamaestre.	Controlador Operaciones Infraestructura y vía.	<ul style="list-style-type: none"> - Control, distribución y ejecución de las actividades de mantenimiento de infraestructura. - Mantenimiento preventivo, correctivo y actuaciones de mejora. - Ejerce el mando sobre un equipo de trabajadores operativos. - Utiliza los medios y recursos puestos a su disposición. - Realiza cuantas operaciones principales y complementarias sean necesarias para el óptimo desarrollo de la actividad. - Aplica y vigila el cumplimiento de las Normas y Procedimientos.
Capataz peones de 1ª. Jefe de Equipo. Oficial de oficio. Subjefe de distrito. Operador de máquinas de vías. Capataz de vías y obras. Obrero 1ª. Ayudante de maquinas de vía.	Operador de Infraestructura y vía	<ul style="list-style-type: none"> - Realiza las actividades de mantenimiento de infraestructura. - Mantenimiento preventivo, correctivo y actuaciones de mejora. - Aplica los procesos propios de su área de actividad. - Utiliza los medios y recursos puestos a su disposición. - Realiza cuántas operaciones principales y complementarias sean necesarias para el óptimo desarrollo de la actividad. - Aplica y vigila el cumplimiento de las Normas y Procedimientos.

Área : Mantenimiento de infraestructura		
Señalización y Telecomunicaciones		
Situación actual	Situación propuesta	Funciones
Actuales Supervisores y Cuadros Técnicos.	Supervisor de Señalización y Telecomunicaciones.	<ul style="list-style-type: none"> - Planificación y supervisión de funciones complejas de mantenimiento de la infraestructura. - Organización y control de la ejecución de actividades de mantenimiento preventivo, correctivo y mejora. - Responsable de la distribución de toreaos y de la formación del grupo de trabajadores a su cargo. - Elaboración de proyectos, planes y programas. - Aplicación y vigilancia del cumplimiento de las normas y procedimientos.
Encargado de sector eléctrico. Encargado de sector mecánico. Encargado de sector telecomunicaciones.	Controlador operaciones señalización y telecomunicaciones.	<ul style="list-style-type: none"> - Control, distribución y ejecución de las actividades de mantenimiento de infraestructura. - Mantenimiento preventivo, correctivo y actuaciones de mejora. - Ejerce el mando sobre un equipo de trabajadores operativos. - Utiliza los medios y recursos puestos a su disposición. - Realiza cuantas operaciones principales y complementarias sean necesarias para el óptimo desarrollo de la actividad. - Aplica y vigila el cumplimiento de las normas y procedimientos.
Montador eléctrico. Oficial de telecomunicaciones con especialización. Montador mecánico. Montador alumbrado y fuerza. Oficial de telecomunicaciones. Oficial de telecomunicaciones entrada.	Operador de señalización y telecomunicaciones.	<ul style="list-style-type: none"> - Realiza las actividades de mantenimiento de infraestructura. - Mantenimiento preventivo, correctivo y actuaciones de mejora. - Aplica los procesos propios de su área de actividad. - Utiliza los medios y recursos puestos a su disposición. - Realiza cuantas operaciones principales y complementarias sean necesarias para el óptimo desarrollo de la actividad. - Aplica y vigila el cumplimiento de las normas y procedimientos.

Área: Estaciones de viajeros		
Situación actual	Situación propuesta	Funciones
Supervisor comercial (Estaciones). Supervisor comercial (Grandes estaciones). Supervisor comercial (Pequeñas estaciones).	Supervisor de estaciones.	<ul style="list-style-type: none"> - Planificar, supervisar y ejecutar todas aquellas funciones complejas relativas a las actividades de las estaciones, tanto con medios propios como ajenos, conforme a las directrices empresariales, la normativa interna y externa y los procedimientos establecidos. - Supervisar todos los servicios prestados en las estaciones. - Controlar y coordinar la actividad de las empresas que presten servicios o realicen actividades en las estaciones de su ámbito de actuación, colaborando en la resolución de los accidentes e incidencias. - Planificar, organizar y supervisar la distribución y ejecución de las tareas y responsabilidades de los trabajadores a su cargo. - Elaborar, desarrollar y manejar las herramientas necesarias, como informes, manuales, estudios, procedimientos y propuestas de carácter técnico. - Manejar los sistemas y procesos informáticos. Colaborar en la impartición de la formación y en la elaboración y distribución de la información necesarias en su ámbito. - Aplicar y vigilar el cumplimiento de las normas y procedimientos de prevención de riesgos laborales, seguridad integral, gestión medioambiental y sistemas de calidad.
Factor encargado. Informador encargado.	Controlador de operaciones de estaciones.	<ul style="list-style-type: none"> - Control, distribución y ejecución de las actividades de la estación en su ámbito de actuación. - Controlar y realizar la gestión integral de la estación. - Ejerce el mando sobre un equipo de trabajadores operativos. - Manejar sistemas y procesos informáticos. Confeccionar, procesar, tramitar y organizar adecuadamente los diferentes documentos de su ámbito de actuación. - Apoyar los procesos propios de su área de actividad. - Aplicar y vigilar el cumplimiento de las normas de prevención de riesgos laborales, seguridad integral, gestión medioambiental y sistemas de calidad.

(Continúa)

(Continuación)

Área: Estaciones de viajeros		
Situación actual	Situación propuesta	Funciones
Factor. Factor de circulación. Factor de Entrada. Informador.	Operador de estaciones.	<ul style="list-style-type: none"> - Realiza las actividades necesarias para el funcionamiento de la estación en su ámbito de actuación conforme a las directrices empresariales, la normativa interna y externa y los procedimientos establecidos para alcanzar los objetivos de seguridad, calidad, eficacia, eficiencia, productividad y costes exigidos. - Realizar las operaciones necesarias para asegurar la prestación de servicios básicos de la estación. - Realizar operaciones contables y de tratamiento de fondos asociadas a la gestión integral de la estación. - Manejar los sistemas y procesos informáticos. - Confeccionar, procesar, tramitar organizar y conservar adecuadamente los diferentes documentos, planos, materiales y soportes informáticos de su ámbito de actuación. - Apoyar los procesos propios de su área de actividad en cualquiera de sus fases. - Aplicar y vigilar el cumplimiento de las normas y procedimientos de prevención de riesgos laborales, seguridad integral, gestión medioambiental y sistemas de calidad.

Comercialización de espacios		
Situación actual	Situación propuesta	Funciones
C.T.Comercial. C.T.Marketing. C.T. Delineante Proyectista.	Supervisor Comercial,	<ul style="list-style-type: none"> - Planificar, supervisar, ejecutar y resolver todas aquellas funciones complejas relativas a las actividades comerciales de las estaciones, tanto con medios propios como ajenos, conforme las directrices empresariales, la normativa interna y externa y los procedimientos establecidos. - Desarrollar acciones encomendadas para alcanzar los objetivos comerciales definidos para el ámbito de su gestión. - Mantener la comunicación con los comerciales, buscando su implicación en los objetivos y acciones comerciales de la organización. - Planificar, organizar y supervisar la distribución y ejecución de las tareas y responsabilidades del grupo de trabajadores a su cargo. - Elaborar, desarrollar y manejar las herramientas necesarias como informes, manuales, estudios, procedimientos y propuestas de carácter técnico, que sirvan de base para la toma de decisiones. - Manejar los sistemas y procesos informáticos. Colaborar en la impartición de la formación y en la elaboración y distribución de la información necesarias en su ámbito. - Aplicar y vigilar el cumplimiento de las normas y procedimientos de prevención de riesgos laborales, seguridad integral, gestión medioambiental y sistemas de calidad.

Edificación y mantenimiento		
Situación actual	Situación propuesta	Funciones
C.T Proyecto Obras y edificación. C.T Coordinador de obras. C.T Mantenimiento Espta. C.T. Mantenimiento. C.T Coordinador mantenimiento. C.T Ingeniero Técnico.	Supervisor de edificación y mantenimiento	<ul style="list-style-type: none"> - Supervisar, organizar, implantar y desarrollar las actividades de edificación y mantenimiento, administrativas y de gestión de los recursos económicos y materiales de la empresa y de control de calidad, conforme a las directrices empresariales, la normativa interna y externa y los procedimientos establecidos. - Organizar y supervisar la distribución y ejecución de las tareas y responsabilidades del grupo de trabajadores de su ámbito. - Desarrollar e implantar los procesos y procedimientos administrativos de su ámbito de actuación para asegurar el cumplimiento de las normas legales. - Elaborar, desarrollar y manejar las herramientas necesarias, como informes, manuales, estudios, procedimientos, y propuestas de carácter técnico, que sirvan de base para la toma de decisiones. - Manejar los sistemas informáticos y otros recursos propios de su área de actividad, manteniendo actualizada la información y realizando correcciones, mediciones e interpretaciones que sean necesarias. - Colaborar en la impartición de la formación y elaboración y distribución de la información necesaria en su ámbito. - Asegurar el cumplimiento de las normas y procedimientos de seguridad y protección civil, prevención de riesgos, calidad y medioambiente. <p>También existen unas funciones especiales para cada área funcional mencionada:</p> <p>EDIFICACION:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Apoyar la elaboración de los proyectos y la dirección y certificación de obras. - Colaborar en la definición y homologación de los diseños y sistemas constructivos. - Controlar y supervisar las obras que se realicen en las estaciones y/o instalaciones. - Mantener debidamente actualizada la información de todos los proyectos y planes de su ámbito de gestión. - Elaborar los informes necesarios para el seguimiento de las actuaciones relacionadas con las obras. - Realizar el seguimiento de los proyectos de edificación necesarios en su ámbito de responsabilidad.

(Continúa)

(Continuación)

Edificación y mantenimiento		
Situación actual	Situación propuesta	Funciones
C.T Proyecto Obras y edificación. C.T Coordinador de obras. C.T Mantenimiento Espta. C.T. Mantenimiento. C.T Coordinador mantenimiento. C.T Ingeniero Técnico.	Supervisor de edificación y mantenimiento	<ul style="list-style-type: none"> - Elaborar los proyectos de comercialización y racionalización de los activos de su ámbito, como oficinas, inmuebles, espacios, terrenos, etc. <hr/> <p>MANTENIMIENTO DE INSTALACIONES:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Colaborar en la elaboración de proyectos de instalaciones y en la implantación y control de los planes de mantenimiento preventivo y correctivo en los edificios e instalaciones. - Controlar y supervisar el funcionamiento de las instalaciones básicas de los edificios de la instalación. - Ejecutar las tareas de mantenimiento preventivo y las actuaciones de mejora con los niveles de calidad requeridos, reparando incidencias y averías que se produzcan en las instalaciones. - Cooperar en el diseño de los sistemas de planificación de mantenimiento para la homologación de los equipos y procedimientos.

Área: Terminales de mercancías		
Situación actual	Situación propuesta	Funciones
Supervisor gestión de tráfico y estaciones (Cabecera).	Supervisor de Gestión y Operaciones.	<ul style="list-style-type: none"> - Organizar, supervisar y resolver todas aquellas funciones complejas relativas a las actividades de las terminales de mercancía, tanto con medios propios como ajenos, conforme a las directrices empresariales, la normativa interna y externa y los procedimientos establecidos. - Organizar y supervisar la distribución y ejecución de tareas y responsabilidades del grupo de trabajadores a su cargo, detectando las necesidades técnicas, materiales, de recursos y formativas con el fin de garantizar el óptimo nivel de desempeño. - Manejar y mantener actualizados los sistemas informáticos y otros recursos propios de su actividad, para asegurar el control y la fiabilidad de la información existente, realizando las modificaciones necesarias. - Intervenir y colaborar en la resolución de accidentes e incidentes, tanto de seguridad en la circulación como laborales, buscando mejoras para reducir los impactos de los mismos. - Coordinar las actividades de las empresas contratadas en su ámbito y controlar el cumplimiento de los procedimientos operativos de prevención de riesgos. - Realizar la detección de necesidades de formación de los recursos humanos asignados, controlando el cumplimiento de los requisitos exigidos. - Colaborar en la impartición de la formación e información para el personal de su ámbito. - Aplicar y vigilar el cumplimiento de las normas de prevención, seguridad en la circulación, protección civil, gestión medioambiental y sistemas de calidad. - Controlar los programas de mantenimiento de los medios logísticos e instalaciones. - Colaborar en el desarrollo e implantación de las políticas comerciales y de relación con los clientes y supervisar las operaciones de recaudación y pagos.
Supervisor gestión de tráfico y estaciones (Terminal).		
Supervisor gestión de tráfico y estaciones (Estación).		
Supervisor de grandes centros.		
Supervisor de pequeños centros.		
Supervisor de terminal.		
Supervisor de atención al cliente.		
Supervisor de tráfico y estaciones.		
Cuadro técnico GOTI.		
Cuadro técnico de operaciones.		
Jefe de estación Factor de circulación de 1ª.	Encargado de operaciones.	<ul style="list-style-type: none"> - Controlar, distribuir y realizar las actividades de terminal, logística y comercial en su ámbito de actuación conforme a las directrices empresariales, la normativa interna y externa y los procedimientos establecidos para alcanzar los objetivos de seguridad, calidad, eficacia, eficiencia y coste exigidos. - Ejercer el mando sobre el equipo de trabajadores operativos, distribuyendo y controlando su trabajo, responsabilizándose del mismo, sin perjuicio de su participación personal en los trabajos a realizar.

(Continúa)

(Continuación)

Área: Terminales de mercancías		
Situación actual	Situación propuesta	Funciones
Jefe de estación Factor de circulación de 1ª.	Encargado de operaciones.	<ul style="list-style-type: none"> - Dirigir la circulación de trenes y maniobras en su ámbito de operación, así como todas aquellas funciones acordes con la habilitación otorgada. - Conducir y manejar vehículos motores en el desplazamiento de circulaciones y maniobras por las vías, para lo que deberá disponer de los correspondientes títulos y/o habilitaciones en vigor que se requiera para la actividad. - Desplazarse a los puntos de servicio requeridos, cuando así se disponga, acompañando a los trenes para dirigir y controlar el trabajo de su equipo, interviniendo en las operaciones inherentes a su área funcional. - Organizar y optimizar el almacenamiento, estocaje y acarreo de las mercancías y de las unidades de Transporte intermodal en su ámbito de actuación y en el ciclo de transporte. - Dirigir las operaciones de carga y descarga de las mercancías y de las unidades de Transporte intermodal acondicionando y sujetando dicha unidad al material remolcado, vigilando la correcta posición del cierre de las puertas, trampillas y otros elementos móviles, así como la correcta distribución del vagón. - Realizar las funciones comerciales que le sean encomendadas y las operaciones de recaudación y pagos que se realicen como consecuencia de la actividad de la terminal. - Confeccionar, procesar, tramitar, organizar y conservar adecuadamente los diferentes documentos y soportes informáticos de su ámbito de actuación. - Realizar el control y vigilancia de las dependencias, sus instalaciones, medios y materiales y de su mantenimiento. - Aplicar y vigilar el cumplimiento de las normas y procedimientos de prevención de riesgos laborales, seguridad en la circulación, protección civil, gestión medioambiental y sistemas de calidad. - Apoyar los procesos propios y realización de tareas de su área de actividad en cualquiera de sus fases, para conseguir los objetivos marcados.

(Continúa)

(Continuación)

Área: Terminales de mercancías		
Situación actual	Situación propuesta	Funciones
Capataces de maniobras. Guardagujas. Maquinista. Conductores. Factores. Factor de circulación de 2ª. Factor de circulación de entrada.	Operador.	<ul style="list-style-type: none"> - Realizar las actividades necesarias para el funcionamiento de la terminal y la prestación de servicios conforme a las directrices empresariales, la normativa interna y externa y los procedimientos establecidos para alcanzar los objetivos de seguridad, calidad, eficacia, eficiencia y coste exigidos. - Emplear los medios o herramientas informáticas para mantener actualizada y conservar adecuadamente la información y los documentos necesarios. - Realizar la vigilancia y mantenimiento de los medios a su cargo. - Observar las normas y procedimientos de seguridad en la circulación, prevención de riesgos, protección civil, gestión medioambiental y sistemas de calidad. - Colaborar en la formación práctica de la actividad que desempeñe. - También existen unas funciones especiales para cada área funcional mencionada: <p>TERMINAL:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Realizar las operaciones de maniobras relacionadas con la puesta en circulación del tren, garantizando el desarrollo y cumplimiento de la normativa que las regule y asegurando la calidad del servicio prestado. - Desplazarse a los puntos de servicio requeridos, acompañando a los trenes para realizar maniobras y demás operaciones que permitan la correcta circulación del tren. - Conducir y manejar vehículos motores en el desplazamiento de circulaciones y maniobras por las vías. - Manejar los dispositivos para el funcionamiento de agujas, barreras de los pasos a nivel, señales y demás aparatos necesarios, para la ejecución de itinerarios. <p>LOGISTICA:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Conducir y manejar toda clase de vehículos, aparatos y elementos de elevación, transporte, carga y descarga, para los que este habilitado. - Realizar las operaciones ligadas a la carga y descarga, observando las normas de adecuación a éstas.

(Continúa)

(Continuación)

Área: Terminales de mercancías		
Situación actual	Situación propuesta	Funciones
Capataces de maniobras. Guardagujas. Maquinista. Conductores. Factores. Factor de circulación de 2ª. Factor de circulación de entrada.	Operador.	COMERCIAL: <ul style="list-style-type: none"> - Emitir la facturación a los clientes, efectuando las gestiones administrativas propias de su actividad y servicios complementarios del transporte, así como la atención e información al cliente. - Realizar el mantenimiento y actualización de datos en los sistemas informáticos que se utilicen al efecto. - Realizar el seguimiento y control del almacenamiento, estocaje, acarreos de las mercancías y demás servicios adicionales, complementarios y auxiliares.

Área: Circulación		
Situación actual	Situación propuesta	Funciones
<p>Cuadro Técnico de Gestión de Instalaciones.</p> <p>Supervisor de Circulación de Puesta de Mando.</p> <p>Supervisor de Seguridad en la Circulación.</p> <p>Supervisor de Circulación de Línea.</p>	<p>Supervisor de Tráfico y Seguridad.</p>	<ul style="list-style-type: none"> - Organizar y supervisar las tareas de los trabajadores, detectando necesidades, y proponiendo soluciones. - Mantener actualizada la información en su área. - Desarrollo de herramientas (informes, manuales, etc.). - Impartir formación. Elaborar y distribuir información. - Aplicar y vigilar el cumplimiento de normas de prevención de riesgos laborales, gestión ambiental y sistemas de calidad. - Dirigir la circulación siguiendo normativas de seguridad. - Colaborar en la resolución de accidentes e incidencias. - Control de calidad de servicios de contratas y concesionarios y puesta en servicio de nuevas instalaciones. - Colaborar en el desarrollo e implantación de políticas comerciales. Supervisar operaciones de recaudación y pagos. - Auditorías y controles de instalaciones y personal, asegurando que cumplan la normativa vigente en especial en relación a Seguridad en la Circulación. - Control e inspección técnica de material, instalaciones, servicios y dependencias de circulación, de recepción de material y de los documentos necesarios para todo ello - Efectuar el acompañamiento de los trenes que se requieran
<p>Supervisor de Regulación y Gestión.</p> <p>Supervisor de Circulación de Estaciones.</p> <p>Supervisor de Alta Velocidad.</p> <p>Jefe de Estación.</p> <p>Factor de Circulación de 1º.</p>	<p>Regulador de Tráfico.</p> <p>Control de Operaciones.</p>	<ul style="list-style-type: none"> - Organizar y supervisar las tareas de los trabajadores, detectando necesidades, y proponiendo soluciones. - Mantener actualizada la información en su área. - Desarrollo de herramientas (informes, manuales, etc.). - Impartir formación. Elaborar y distribuir información. - Aplicar y vigilar cumplimiento de las normas de prevención de riesgos laborales, gestión ambiental y sistemas de calidad. - Dirigir operaciones de circulación siguiendo normativas de seguridad. - Colaborar en la resolución de accidentes e incidencias. - Control de calidad de servicios de contratas y concesionarios y puesta en servicio de nuevas instalaciones.

(Continúa)

(Continuación)

Área: Circulación		
Situación actual	Situación propuesta	Funciones
Factor de Circulación de 2º Factor de Circulación de Entrada	Operador.	<ul style="list-style-type: none"> - Ejercer el mando sobre un equipo de trabajadores operativos, distribuyendo, controlando y responsabilizándose de su trabajo. - Mantener actualizada la información en su área. - Confeccionar, procesar, tramitar organizar y conservar adecuadamente documentos, planos, materiales o equipos y soportes informáticos, efectuando la verificación, registro y tratamiento sistemático de la información. - Apoyar los procesos propios de su área en cualquiera de sus fases para conseguir los objetivos marcados, impartiendo la formación necesaria. - Aplicar y vigilar el cumplimiento de las normas de prevención de riesgos laborales, gestión ambiental y sistemas de calidad. - Dirigir operaciones de circulación siguiendo normativas de seguridad, interviniendo directamente sobre las instalaciones. - Realizar funciones comerciales, de relación con clientes, de recaudación y pagos de control y vigilancia de las dependencias, instalaciones y del material, controlando su mantenimiento. - Vigilar, coordinar y proteger los trabajos que afecten a la infraestructura e instalaciones, así como realizar actividades en materia de seguridad pro activa, controlando la calidad de los servicios prestados por las empresas contratadas y concesionarios, realizando cuando fuese necesario, funciones de Piloto de Seguridad en la Circulación, Auxiliar de Operaciones del tren y de Cargador.

2.1.3. Transporte marítimo de mercancías: descripción de las ocupaciones

2.1.3.1. Descripción de las ocupaciones en Puertos de Interés General¹¹

En este epígrafe se analizan, por un lado, las ocupaciones en los denominados Puertos de Interés General (Administraciones Públicas dependientes del Ministerio de Fomento) y, por otro lado, la actividad desarrollada por operadores de transporte y por otros servicios de apoyo a la actividad portuaria.

En lo que se refiere a la actividad en los denominados Puertos de Interés General, debemos señalar que la estructura del sistema portuario en España está formado por 28 Autoridades Portuarias al Servicio del Transporte, tal y como se refleja en el mapa adjunto:



A estos puertos denominados de Interés General, les corresponden una serie de competencias, bajo la dependencia y supervisión del Ministerio de Fomento (Ley 62/1997, de 26 de diciembre, de modificación de la Ley 27/1992, de 24 de noviembre, de Puertos del Estado y de la Marina Mercante):

(11) La gestión del Puerto de Interés General corre a cargo de la Autoridad Portuaria (dependiente de la Comunidad Autónoma), que gestiona el suelo portuario y la actividad de carga, descarga, estiba y desestiba, transporte interior, concesiones a las empresas de suministros a los buques, consignatarios, transitarios, agentes de aduanas, etc. La gestión del transporte marítimo (excepto entre puertos de la misma Comunidad Autónoma), la ordenación de la flota civil española, la seguridad en la navegación, practicaje, remolque, salvamento marítimo, prevención de la contaminación, inspección de buques y tripulaciones, ordenación del tráfico... son competencias de las Capitanías Marítimas (dependientes de la Dirección General de la Marina Mercante - Ministerio de Fomento).

- La ejecución de la política portuaria del Gobierno y la coordinación y el control de eficiencia del sistema portuario de titularidad estatal, en los términos previstos en esta Ley.
- La coordinación general con los diferentes órganos de la Administración General del Estado que establecen controles en los espacios portuarios y con los modos de transporte en el ámbito de competencia estatal, desde el punto de vista de la actividad portuaria.
- La formación, la promoción de la investigación y el desarrollo tecnológico en materias vinculadas con la economía, gestión, logística e ingeniería portuarias y otras relacionadas con la actividad que se realiza en los puertos.
- La planificación, coordinación y control del sistema de señalización marítima español, y el fomento de la formación, la investigación y el desarrollo tecnológico en estas materias. La coordinación en materia de señalización marítima se llevará a cabo a través de la Comisión de Faros, cuya estructura y funcionamiento se determinará por el Ministerio de Fomento.

En Asturias, los puertos de Avilés y de Gijón son de Interés General mientras que el resto de puertos, Ribadesella, Lastres, Navia, Cudillero, Figueras, Luarca, Puntal, Candás, San Juan de la Arena, etc. son dependientes del Principado de Asturias, gestionando de esta forma su mantenimiento, vigilancia, organización e infraestructuras.

La actividad desarrollada en los dos puertos asturianos de interés general se apoya en una estructura funcional y de contratación de personal basada en criterios administrativos, toda vez que se trata de una administración pública.

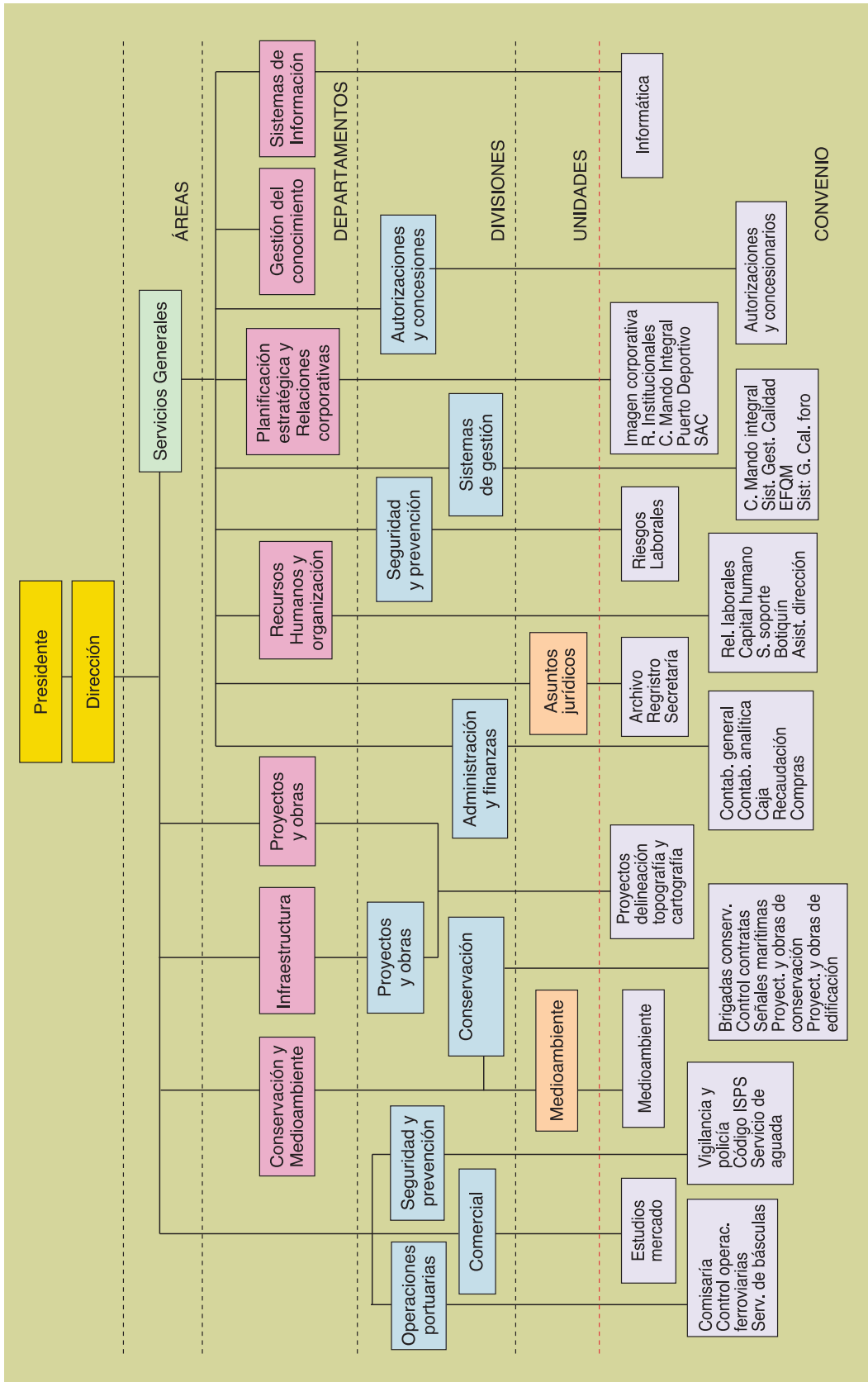
La incorporación de personal de gestión y administración en estas instituciones viene experimentando un descenso paulatino y sostenido a excepción de puestos muy específicos y de alta especialización, afrontando sucesivos procesos de privatización (externalización de servicios) que han supuesto una continua reducción de plantilla.

En este sentido, los trabajos de estiba, servicios de transporte ferroviario y gestión y explotación del Puerto Deportivo, son tres de los ejemplos de privatización llevados a término en los últimos años reduciéndose la plantilla desde los 563 empleados en 1998 hasta los 270 actuales.

No obstante esta tendencia en la reducción de plantilla no implica una destrucción de empleo toda vez que las ocupaciones se mantienen o aumentan bajo la cobertura laboral de las empresas privadas adjudicatarias de los servicios. En este sentido, debe señalarse que la creación de empleo en el sector, para las ocupaciones “externalizadas” por los puertos asturianos de Interés general, ha experimentado un crecimiento por encima de la media del sector del transporte en general.

Mención particular merece la actividad generada por las obras de ampliación del Puerto de Gijón. En este sentido, las empresas adjudicatarias de los trabajos y los diferentes proveedores de servicios, entre los que se encuentran las empresas transportistas, prevén una creación de empleo próxima a las 2.300 personas durante el tiempo que duren las obras (en dicha creación de empleo se incluyen a los derivados de la construcción, como generación de empleo indirecto en el sector transporte).

La actividad y ocupaciones dependientes directamente de los Puertos de Interés General, para alcanzar los objetivos que les son encomendados, se deduce del gráfico (organigrama) que incluimos a continuación.



Para alcanzar los fines y competencias anteriormente mencionados, las Autoridades Portuarias de los Puertos de Interés General habilitan las siguientes ocupaciones.

Grupos profesionales	Categoría profesionales	Funciones
Administración.	Jefe de sección.	Empleado que bajo la dependencia directa de la dirección de la empresa asume el mando y la responsabilidad de una o varias secciones, teniendo a sus órdenes los negociados que requieran los servicios, dirigiendo y ordenando el trabajo, con iniciativa propia.
	Jefe de negociado.	Empleado que actúa bajo las ordenes de la dirección de la empresa o del jefe de sección en su caso y está encargado de la dirección del negociado a su cargo y la distribución del trabajo entre los integrantes del mismo.
	Oficial.	Empleado con iniciativa y responsabilidad limitadas que con o sin otros empleados a su cargo, realiza funciones que precisan calificación y preparación adecuadas tales como liquidación de conocimientos, reclamaciones de sobordos, despacho de correspondencias, declaraciones de aduanas, cálculos, estadística, contabilidad, despacho de buques y cometidos inherentes a su cargo.
	Auxiliar.	Empleado dedicado a la realización de tareas administrativas elementales.
Personal de oficios.	Encargado.	Empleado que con personal o no a sus ordenes dirige una sección no administrativa de la empresa con conocimientos suficientes de una o varias especialidades.
	Oficial de primera.	Empleado que poseyendo uno de los oficios relativos a la actividad desarrollada en lo relativo al accionamiento, manipulación, conservación y reparación de máquinas, equipo y material, practica dicho oficio con autonomía y lo aplica adecuada y eficazmente.
	Oficial de segunda.	Almaceneros.
	Especialistas.	Se encarga de realizar operaciones manuales y de peonaje.
	Aprendices.	Son aquellos que se estén formando en la realización de cualquiera de los trabajos anteriores u oficios anteriores, sin autonomía propia y precisando instrucciones concretas para el desempeño de su trabajo

(Continuación)

Grupos profesionales	Categoría profesionales	Funciones
Servicios varios.	Subalternos (Conserje, Telefonista y Ordenanza).	<p>Ordenanza y Conserje: Se encargan de la recogida y distribución de la correspondencia dentro y fuera de las oficinas, realización de recados, copia de documentos, etc.</p> <p>Telefonista: Se encarga de la recepción y emisión de las llamadas telefónicas, faxes, teles, etc.</p>
	Personal de limpieza.	Es el personal encargado del mantenimiento y limpieza de los locales.

2.1.3.2. Descripción de las ocupaciones propias de operadores de Transporte Marítimo y servicios de apoyo

En las siguientes tablas se incluyen y describen las ocupaciones propias de la actividad de los operadores de transporte marítimo y servicios de apoyo, (empresas consignatarias), centrandó nuestro análisis en aquellas de mayor demanda en la comunidad portuaria.

En lo referente a las ocupaciones propias de operadores de transporte, se centran en su mayoría en cubrir las necesidades propias de los buques y unidades de transporte toda vez que los trabajos relacionados con la llegada a puerto, tramitación, carga y descarga, repostado de carburante y acopio de víveres son realizados por empresas auxiliares.

Personal a bordo de los buques (según RD 2062 de 1999 y su modificación posterior en el RD 323 de 2008):

El grado de cualificación profesional exigible al personal de puente viene dado por el G.T. (Gross Tonnage, tonelaje bruto) del buque, sin embargo el grado de cualificación profesional exigible al personal de máquinas viene dado por la potencia en Kw (Kilowatios) de la máquina del buque. Así pues, según la normativa vigente es probable que puedan existir buques donde para el puente sea necesario un Capitán Licenciado en Náutica y Transporte Marítimo, sin embargo para la máquina pueda ser dirigido por un Mecánico Naval de la Escuela Náutico Pesquera (FP). De este caso se deriva una demanda de los navieros a la Administración, para paliar la escasez de tripulantes de puente: que se aumente el tonelaje máximo para el cual el buque pueda ser comandado por un Patrón de Náutico-Pesqueras, ya que estos profesionales abundan más.

Para determinados tonelajes de buques (grandes tonelajes) es necesario que los tripulantes de puente, además de sus titulaciones superiores, posean un determinado número de horas comandando buques de inferior GT. Esto limita aún más el número de candidatos, pues ya en tonelajes inferiores es difícil encontrar personal para los puestos de puente.

En resumen, y de cara al objetivo del presente estudio, puede afirmarse que los perfiles relacionados con la actividad a bordo de los buques (Capitanes, Oficiales y Marineros, Jefes de Máquinas, Mecánicos, Engrasadores, Marineros, personal de fonda, ...) tienen buenas perspectivas de empleo en nuestra región.

Por su parte, las empresas consignatarias precisan para su funcionamiento perfiles de oficina: contables, administrativos, responsables de inspección, agentes para el buque, etc.

Estos puestos no requieren una formación específica, incorporando en sus plantillas a economistas, diplomados en empresariales, licenciados en derecho, diplomados y licenciados en marina civil y otras personas sin formación superior.

Independientemente de la formación académica, para este colectivo de trabajadores es absolutamente necesario contar con sólidos conocimientos de inglés e incluso es deseable conocer un segundo idioma.

Incluimos a continuación una relación con las ocupaciones más frecuentemente demandadas por los operadores de transporte:

Nivel	Funciones	Requisitos
Capitán de la Marina Mercante.	<ul style="list-style-type: none"> - Ejercer de capitán en buques mercantes sin limitación alguna. - Ejercer de oficial de puente de buques civiles sin limitación alguna 	<ul style="list-style-type: none"> - Poseer el título de académico de Licenciado en Náutica y Transporte Marítimo, así como los homologados en el RD 1954/94 sobre Catálogo de títulos universitarios oficiales. - Haber cumplido 36 meses de embarco como oficial de puente. - Este periodo puede reducirse a 24 meses, siempre y cuando el interesado haya estado 12 meses como Capitán o Primer oficial.
Oficiales de máquinas de primera de la Marina Mercante.	<ul style="list-style-type: none"> - Acreditando un periodo de embarco no inferior a 12 meses como oficial de máquinas, las atribuciones son las siguientes: Primer oficial u Oficial encargado de la guardia de máquinas sin límite. Jefe de máquinas en buques hasta 6000 KW. 	<ul style="list-style-type: none"> - Haber cumplido 12 meses de embarco como oficial.
Oficiales de máquinas de segunda de la Marina Mercante.	<ul style="list-style-type: none"> - Acreditando un periodo de embarco no inferior a 12 meses como alumno de máquinas las atribuciones son las siguientes: Primer oficial u oficial encargado de la guardia de máquinas sin límite. Jefe de máquinas en buques hasta 750 KW. 	<ul style="list-style-type: none"> - Poseer el título de Licenciado o Diplomado en Máquinas Navales, así como los homologados por el RD 1954/94, sobre Catálogo de títulos universitarios oficiales. - Haber cumplido 12 meses de embarco como alumno. - Certificación de haber superado la prueba de idoneidad profesional.
Oficial Radioelectrónico de Primera de la Marina Mercante.	<ul style="list-style-type: none"> - Haber desempeñado servicios en un periodo no inferior a 12 meses. Atribuciones: Jefe de estación radiomarítima en buques sin limitación de categoría. 	<ul style="list-style-type: none"> - Poseer titulación académica de licenciado en Radioelectrónica Naval así como los homologados por el RD 1954/94 sobre Catálogo de títulos universitarios oficiales. - Acreditar el ejercicio profesional requerido (12 meses). Superar la prueba de idoneidad profesional.
Oficial Radioelectrónico de Segunda de la Marina Mercante.	<ul style="list-style-type: none"> - Haber desempeñado servicios en un periodo no inferior a 12 meses. Atribuciones: Jefe de estación radiomarítima de segunda categoría en buques. 	<ul style="list-style-type: none"> - Poseer la titulación académica de licenciado o diplomado en Radioelectrónica Naval, así como los homologados por el RD 1954/94 sobre Catálogo de títulos universitarios oficiales. - Acreditar el ejercicio profesional requerido. - Superar la prueba de idoneidad profesional.

(Continuación)

Nivel	Funciones	Requisitos
Marinero de Puente de la Marina Mercante.	<ul style="list-style-type: none"> - Dos meses de embarco, salvo alumnos de puente que hayan finalizado al menos un curso lectivo y que estén en posesión de un certificado del centro oficial, que cumplen con las disposiciones de las secciones A-II/4 y A/VI del código de formación. Atribuciones: Marinero de buques mercantes de arqueo bruto superior a 500 GT que formen parte de la guardia de navegación. - Con seis meses de embarco. Atribuciones: las capitanías marítimas habilitarán a los interesados para el manejo de las embarcaciones profesionales de menos de 6 metros de eslora, siempre que no transporten pasajeros y naveguen exclusivamente dentro de aguas interiores de puerto. 	<ul style="list-style-type: none"> - Acreditar el ejercicio profesional requerido (2 meses). - Superar el curso de Marinero de Puente de la Marina Mercante.
Marinero de Máquinas de la Marina Mercante.	<ul style="list-style-type: none"> - Dos meses de embarco, salvo alumnos de máquinas que hayan finalizado al menos un curso lectivo y que estén en posesión de un certificado del centro oficial, que cumplen con las disposiciones de las secciones A-III/4 y A/VI del código de formación. Atribuciones: Marinero de máquinas de buques mercantes de potencia superior a 750 KW que formen parte de la guardia de navegación. - Con seis meses de embarco. Atribuciones: las capitanías marítimas habilitarán a los interesados para el manejo de motores con una potencia inferior a 150 KW. 	<ul style="list-style-type: none"> - Acreditar el ejercicio profesional requerido (2 meses). - Superar el curso de Marinero de Máquinas de Marina Mercante.

2.2. Ocupaciones relacionadas con el transporte de viajeros

2.2.1. Transporte de viajeros por carretera: descripción de las ocupaciones

Relación de ocupaciones actualizadas en empresas de transporte de viajeros:

Nivel	Tareas	Conocimiento
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

Nivel	Tareas	Conocimiento
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. - 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 recibir 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.

Nivel	Tareas	Conocimiento
<p>Operador de tráfico en empresa de transporte de viajeros.</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 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.

2.2.2. Transporte aéreo de viajeros: descripción de las ocupaciones

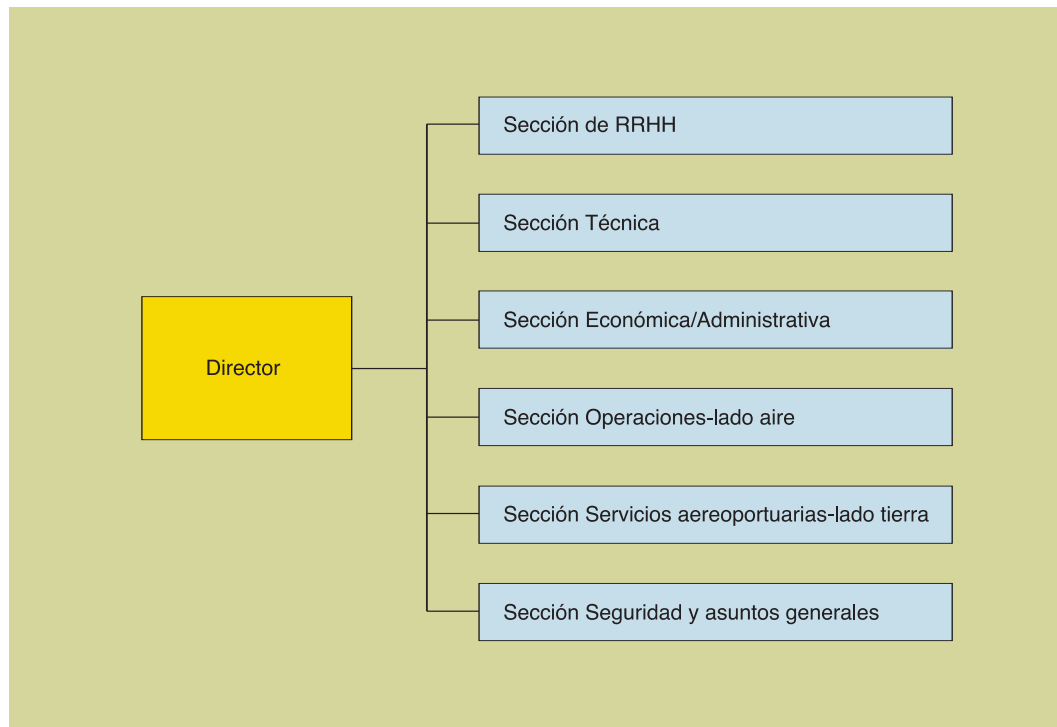
Desde el punto de vista de las ocupaciones, podemos establecer dos grandes grupos o familias dentro del sector:

A. Ocupaciones relacionadas con la actividad desarrollada en las instalaciones e infraestructuras aeroportuarias.

B. Ocupaciones relacionadas con los operadores de transporte (aerolíneas).

En estos dos grandes grupos las ocupaciones con más afinidades son aquellas que se corresponden con los servicios relacionados con la atención al cliente, ventas, accesos, seguridad y administración, puestos desempeñados principalmente en tierra. No obstante, la separación de competencias y funciones entre aerolíneas y empresas gestoras de infraestructuras aeroportuarias, genera un importante número de ocupaciones con características y exigencias formativas propias, algunas de las cuales con elevados niveles de especialización. A esta situación debe añadirse el hecho de que la mayor parte de los aeropuertos recurren a la subcontratación para desarrollar determinados tipos de trabajos menos exigentes en cuanto a cualificación. Estas ocupaciones son preferentemente: servicios de seguridad, mantenimiento, limpieza y movimiento interno (maletas).

En el caso Español (y del aeropuerto de Asturias) el personal propio se encuentra integrado en AENA, ente público dependiente del Ministerio de Fomento, sujeto a la normativa de contratación pública existiendo igualmente bolsas de empleo de aspirantes que superaron los exámenes pertinentes de oposición que no hubieran obtenido plaza directa. El organigrama del personal propio del aeropuerto es el siguiente:



Para el análisis de las ocupaciones en el sector aéreo, nos centraremos en aquellas que ofrecen un mayor potencial de generación de empleo para el aeropuerto de Asturias, teniendo en cuenta su dimensión, descartando aquellas ocupaciones muy especializadas cuya generación de empleo corresponde a infraestructuras aeroportuarias de grandes dimensiones y tráfico.

Igualmente ha sido descartada la ocupación de piloto de aeronaves (piloto privado de avión y piloto comercial), cuya contratación es realizada exclusivamente por aerolíneas, ninguna de las cuales dispone de sede u oficinas de contratación en nuestra región. La formación de estos profesionales se encuentra igualmente centralizada en las principales ciudades sede de las bases operativas de dichas aerolíneas. Considerando¹² que el 78% del empleo de pilotos comerciales en España es generado por aerolíneas de vuelos regulares nacionales, resulta que el 86% del empleo total de este colectivo se centra en Madrid (Iberia y Binter), Barcelona (Clikair, Grupo Iberia). El resto corresponde a aerolíneas de bandera no Española o compañías de vuelos charter. La creación de empleo en Asturias para este colectivo es nula.

Las ocupaciones con mayor potencial de creación de empleo en el sector del transporte aéreo en Asturias, serían las siguientes:

(12) Datos AENA.

Nivel	Funciones
Técnico de mantenimiento Aeroportuario.	<ul style="list-style-type: none"> - Instala, mantiene, calibra y repara los sistemas, equipos y elementos auxiliares dentro de su área de actividad. - Lee e interpreta órdenes técnicas, planos y esquemas y croquis de conjuntos totales o parciales. - Realiza funciones de mantenimiento en las áreas de edificación y obra civil, electricidad, electrónica, electromecánica y ayudas visuales en instalaciones del aeropuerto. - Colabora en las obras e instalaciones del aeropuerto y en el mantenimiento de las mismas. - Controla la calidad de los materiales empleados en las reparaciones. - Realiza evaluaciones periódicas, ensayos, etc... para garantizar el buen funcionamiento de los sistemas y equipos aeroportuarios. - Asume las funciones de los técnicos a su cargo. - Colabora en la instrucción práctica tanto de los reciclajes como de las nuevas incorporaciones. - Controla las asistencias técnicas subcontratadas, asegurando el cumplimiento de la normativa de seguridad y de prevención de riesgos en su área de actividad. - Se mantiene actualizado en los procedimientos y normativa que afectan a su trabajo. Participará en la elaboración de propuestas de actualización o mejora de procedimientos y normativa mencionados, ajustándose a las directrices correspondientes.
Técnico de Operaciones Aeroportuarias.	<ul style="list-style-type: none"> - Asesora y apoya a los aeropuertos en la aplicación de la normativa relativa a operaciones. - Apoya en el desarrollo de la normativa de seguridad en plataforma. - Revisa la normativa referida a campo de vuelos, plataforma y procedimientos operativos de actuación del Servicio de Extinción de Incendios (SEI). - Realiza análisis y estudios de funcionamiento operativo previos a la planificación y ejecución de obras. - Coordina y apoya técnicamente la redacción y ejecución de los proyectos elaborados por Infraestructuras relativos a operaciones. - Coordina y elabora el procedimiento encaminado a la resolución de incidentes en operaciones. - Realiza adquisiciones globalizadas de material para campo de vuelos y plataforma, de extintores y material individual de extinción y de vehículos especiales para los aeropuertos, gestionando sus seguros correspondientes. - Participa en foros nacionales e internacionales relacionados con su área de actividad. - Colabora en la instrucción práctica tanto de los reciclajes como de las nuevas incorporaciones.

(Continuación)

Nivel	Funciones
Técnico de Servicios Aeroportuarios	<ul style="list-style-type: none"> - Controla las asistencias técnicas subcontratadas, asegurando el cumplimiento de la normativa de seguridad y de prevención de riesgos en su área de actividad. - Se mantiene actualizado en los procedimientos y normativa que afectan a su trabajo, participando y proponiendo mejoras en su ámbito de actuación. - Asesora y apoya a los aeropuertos en la aplicación de la normativa relativa a los edificios terminales, estableciendo y coordinando la aplicación de la normativa que regula la asistencia en tierra en los aeropuertos. - Realiza análisis para determinar la capacidad en los edificios terminales. - Coordina y apoya técnicamente en la redacción de proyectos de las obras de infraestructuras relativas al lado tierra, principalmente edificios terminales de pasajeros. - Redacta manuales de autoprotección para los edificios del aeropuerto. - Elabora informes operativos previos a la planificación/ejecución de obras de remodelación de edificios terminales. - Realiza estudios y procedimientos sobre servicios de atención y asistencia en tierra a pasajeros. - Coordina y apoya técnicamente a los aeropuertos en la contratación de los servicios aeroportuarios de asistencia en tierra (procedimientos operativos y normas para contratar). - Determina la metodología de control de los niveles de calidad de la asistencia prestada. - Redacta pliegos de cláusulas de explotación para los servicios de asistencia en tierra a pasajeros, aeronaves y mercancías, desarrollando los correspondientes concursos. - Analiza y propone normas referidas al tratamiento de pasajeros y mercancías en terminales. - Estudia, redacta y ejecuta los expedientes de apoyo relacionados con servicios aeroportuarios (carritos portaequipajes, limpieza, etc.). - Colabora en la instrucción práctica tanto de los reciclajes como de las nuevas incorporaciones. - Controla las asistencias técnicas subcontratadas, asegurando el cumplimiento de la normativa de seguridad y de prevención de riesgos en su área de actividad. - Se mantiene actualizado en los procedimientos y normativa que afectan a su trabajo participando y proponiendo mejoras en su ámbito de actuación, sistemas de información, equipos, bases de datos y otros recursos propios de su red de trabajo.

Nivel	Funciones
Técnico de Operaciones y Servicios Aeroportuarios.	<ul style="list-style-type: none"> - Vela por el cumplimiento de la Normativa de Seguridad en Plataforma y Normativa OACI. - Colabora en el Plan de Emergencia Aeronáutico y en el servicio de Salvamento y Extinción de Incendios. - Participa en la planificación de las necesidades en materia operativa relacionadas con el campo de vuelo y plataforma. - Facilita información de interés general a las compañías aéreas, operadores, concesiones de apoyo, pasajeros y usuarios. - Gestiona las reclamaciones y solicitudes de compañías aéreas, operadores, concesiones de apoyo, pasajeros y usuarios. - Realiza análisis y estudios para determinar la capacidad de los edificios terminales, así como de funcionamiento operativo, previos a la planificación y ejecución de obras. - Coordina y apoya técnicamente a la redacción y ejecución de los proyectos de infraestructuras relativos a operaciones y lado tierra. - Colabora en el desarrollo y revisión de la normativa referida a: seguridad en plataforma, campo de vuelos, procedimientos operativos del SEI, tratamiento de pasajeros, mercancías terminales y autoprotección para los edificios del aeropuerto. - Coordina y apoya técnicamente en la contratación de asistencias técnicas relativas a asistencia en tierra, operaciones en aeropuertos y servicios aeroportuarios (procedimientos operativos y normas para contratar). - Participa en la elaboración de procedimientos encaminados a la resolución de incidentes en operaciones y a la atención y asistencia en tierra a pasajeros. - Colabora en la instrucción práctica tanto de los reciclajes como de las nuevas incorporaciones. - Controla las asistencias técnicas subcontratadas, asegurando el cumplimiento de la normativa de seguridad y de prevención de riesgos en su área de actividad. - Se mantiene actualizado en los procedimientos y normativa que afectan a su trabajo participando y proponiendo mejoras en su ámbito de actuación.
Técnico de Seguridad.	<ul style="list-style-type: none"> - Participa en la planificación de las actuaciones así como elaboración e implantación de los procedimientos y normativas de seguridad aeroportuaria (Plan de Seguridad). - Ejecuta las actividades necesarias para la coordinación de la seguridad aeroportuaria en colaboración con las Fuerzas y Cuerpos de Seguridad del Estado. - Participa en la sensibilización y concienciación en materia de seguridad a todas las personas que desarrollan su actividad en la empresa, colaborando en el diseño e impartición de los programas de formación de los cursos de seguridad.

(Continúa)

(Continuación)

Nivel	Funciones
Técnico de Seguridad.	<ul style="list-style-type: none"> - Colabora en la gestión de las acreditaciones y autorizaciones del personal y vehículos. - Asegura el buen estado y funcionamiento de los equipos y servicios de seguridad, incorporando los avances tecnológicos en materia de seguridad aeroportuaria. - Participa en la implantación de los sistemas de seguridad en colaboración con la Oficina Central de Seguridad. - Participa en la integración de los Programas de Seguridad de las compañías y operadores en el Plan de Seguridad el aeropuerto. - Colabora en la instrucción práctica tanto de los reciclajes como de las nuevas incorporaciones. - Controla las asistencias técnicas subcontratadas, asegurando el cumplimiento de la normativa de seguridad y de prevención de riesgos en su área de actividad. - Se mantiene actualizado en los procedimientos y normativa que afectan a su trabajo, participando y proponiendo mejoras en su ámbito de actuación.
Técnico de Programación y Operaciones.	<p>Captura, analiza, verifica, trata, elabora, actualiza, facilita y difunde la información precisa para llevar a buen término las operaciones aeroportuarias, así como la canalización de incidencias operativas.</p> <p>Autoriza operaciones aisladas de carácter excepcional en tiempo real en nombre de la "Oficina de Coordinación de Horarios" (cancelación, modificación e introducción de vuelos y programaciones).</p> <p>Gestiona, trata y tramita los planes de vuelo.</p> <p>Atiende el servicio de información operativa de vuelo (NOTAM, boletines, AIP, etc.) de aeródromo y suministra servicios de dirección a los movimientos en plataforma.</p> <p>Tramita y liquida las tasas aeroportuarias y aeronáuticas (de acuerdo con la normativa vigente) derivadas de la utilización de instalaciones y prestación de servicios referidos a operaciones.</p> <p>Controla y vigila el cumplimiento de la normativa aplicable en su área de actividad.</p> <p>Estudia, elabora y distribuye la normativa y documentos relativos a su área de actividad.</p> <p>Ejecuta las funciones asignadas en los procedimientos del aeropuerto dentro de su área de actividad.</p> <p>Colabora en la instrucción práctica tanto de los reciclajes como de las nuevas incorporaciones.</p> <p>Controla las asistencias técnicas subcontratadas, asegurando el cumplimiento de la normativa de seguridad y de prevención de riesgos en su área de actividad.</p> <p>Se mantiene actualizado en los procedimientos y normativa que afectan a su trabajo participando y proponiendo mejoras en su ámbito de actuación.</p>

(Continúa)

(Continuación)

Nivel	Funciones
Técnico de Atención de Pasajeros, Usuarios y Clientes.	<ul style="list-style-type: none"> - Ejecuta las funciones de control y supervisión de los servicios de asistencia en tierra a pasajeros y usuarios, realizando la función (manual o automatizada) que requiera su correcto funcionamiento. - Facilita o transmite información directa: telefónica, megafónica, audiovisual u oral sobre el movimiento de aviones y demás datos que deban conocer los clientes, pasajeros y usuarios. - Realiza funciones de atención directa a pasajeros, usuarios y clientes del aeropuerto. - Atiende las reclamaciones de pasajeros, usuarios y clientes resolviendo aquellas de resolución inmediata y analizando y canalizando el resto. - Verifica y transmite información sobre el nivel de funcionamiento y utilización de las instalaciones, dependencias y áreas asociadas a los procesos de servicios, canalizando las incidencias surgidas. - Realiza tareas relacionadas con la facturación de servicios del aeropuerto. - Emplea los medios individuales de extinción (Extintores portátiles, BIE, etc.) cuando las circunstancias lo requieran. - Colabora en la instrucción práctica tanto de los reciclajes como de las nuevas incorporaciones. - Controla las asistencias técnicas subcontratadas, asegurando el cumplimiento de la normativa de seguridad y de prevención de riesgos en su área de actividad. - Se mantiene actualizado en los procedimientos y normativa que afectan a su trabajo participando y proponiendo mejoras en su ámbito de actuación.
Técnico de Operaciones en el Área de Movimiento.	<ul style="list-style-type: none"> - Ejecuta las funciones de señalización codificada a los comandantes de las aeronaves, que permiten el movimiento de éstas sobre las pistas y plataformas de estacionamiento. Acompaña y señala a equipos y personas que realicen actividades en el campo de vuelos. - Efectúa las inspecciones y revisiones necesarias en el campo de vuelos para comprobar el estado operativo de pistas, calles de rodaje, control de aves, vegetación y seguridad en plataforma, corrigiendo las anomalías detectadas o en su caso, resolviendo según procedimiento. - Emplea los medios disponibles para el mantenimiento de la operatividad del campo de vuelos en lo relacionado con medidores de fricción, equipo de ahuyentar aves y cualquier otro sistema técnico necesario. - Realiza con los medios disponibles y de acuerdo con el procedimiento establecido, las labores asignadas para la supervisión de las asistencias técnicas (servicios en rampa y actividad en plataforma), sin perturbar el correcto funcionamiento del lado aire y asegurando el cumplimiento de la normativa relativa a la seguridad del área de movimiento en su área de actividad. - Participa en los procedimientos operativos en el área de movimiento. - Controla y vigila el cumplimiento de la normativa de seguridad notificando y comunicando las infracciones que detecte de acuerdo al procedimiento establecido cuando corresponda.

(Continúa)

(Continuación)

Nivel	Funciones
Técnico de Operaciones en el Área de Movimiento.	<ul style="list-style-type: none"> - Coordina y realiza en su caso, las funciones correspondientes a los servicios básicos requeridos por la Aviación General, el mantenimiento preventivo de sus equipos y material de trabajo y las actividades de control medioambiental. - Realiza el manejo de pasarelas y, en su caso, el mantenimiento. - Colabora para que los procesos de carga y descarga sigan los procedimientos del área de movimiento elaborados al efecto. - Emplea medios de extinción individual (extintores de mano, etc.) cuando las circunstancias lo requieran. - Suprime o minimiza las condiciones que dificulten o afecten a la seguridad de las operaciones. - Colabora en la instrucción práctica tanto de los reciclajes como de las nuevas incorporaciones. - Controla las asistencias técnicas subcontratadas, asegurando el cumplimiento de la normativa de seguridad y de prevención de riesgos en su área de actividad. - Se mantiene actualizado en los procedimientos y normativa que afectan a su trabajo participando y proponiendo mejoras en su ámbito de actuación.
Técnico de Servicios Aeroportuarios y del Área de Movimiento.	<ul style="list-style-type: none"> - Ejecuta las funciones de señalización codificada a los comandantes de las aeronaves y acompaña y señala a equipos y personas en el campo de vuelos. - Realiza el manejo de pasarelas y en su caso, su mantenimiento. - Gestiona los sistemas de control y cobro del aparcamiento de vehículos. - Realiza la inspección del campo de vuelo y control de aves, vegetación y seguridad en plataforma. - Emplea los medios disponibles para el mantenimiento de la operatividad del campo de vuelos, suprimiendo y minimizando las condiciones que dificulten o afecten a la seguridad de las operaciones cuando sea necesario. - Controla y vigila los procedimientos operativos en el área de movimiento, especialmente el cumplimiento de la normativa de seguridad. - Realiza las funciones correspondientes a los servicios básicos requeridos por la Aviación General, las actividades de control medioambiental y el mantenimiento preventivo de sus equipos y material de trabajo. - Verifica y controla el estado, funcionamiento y utilización de las instalaciones, áreas y dependencias operativas en los terminales y áreas asociadas (aparcamiento de autobuses, accesos a terminal, salas, patios de carrillos, etc.), adoptando las medidas necesarias para corregir anomalías. - Realiza labores de atención a compañías, touroperadores y servicios auxiliares (taxi, autobuses, etc.) y usuarios, controlando los servicios implicados.

(Continúa)

(Continuación)

Nivel	Funciones
Técnico de Servicios Aeroportuarios y del Área de Movimiento.	<ul style="list-style-type: none"> - Comprueba y verifica el estado de funcionamiento y de ocupación en terminal, urbanización, accesos y parking, registrando y tramitando las incidencias surgidas. - Reparte el flujo de pasajeros y controla los accesos a zonas restringidas. - Proporciona información a los usuarios del aeropuerto, facilitando al pasajero su conducción a través del mismo. - Suprime o minimiza las condiciones que dificulten o afecten a la seguridad de las operaciones. - Colabora en la instrucción práctica tanto de los reciclajes como de las nuevas incorporaciones. - Controla las asistencias técnicas subcontratadas, asegurando el cumplimiento de la normativa de seguridad y de prevención de riesgos en su área de actividad. - Se mantiene actualizado en los procedimientos y normativa que afectan a su trabajo participando y proponiendo mejoras en su ámbito de actuación.
Apoyo de Atención a Pasajeros, Usuarios y Clientes.	<ul style="list-style-type: none"> - Verifica y controla el estado, funcionamiento y utilización de las instalaciones, áreas y dependencias operativas en los terminales y áreas asociadas (aparcamiento de autobuses, accesos a terminal, salas, patios de carrillos, etc.), adoptando las medidas necesarias para corregir anomalías. - Realiza labores de atención a compañías, touroperadores y servicios auxiliares (taxi, autobuses, etc.) y usuarios, controlando los servicios implicados. - Comprueba y verifica el estado de funcionamiento y de ocupación en terminal, urbanización, accesos y parking, registrando y tramitando las incidencias surgidas. - Reparte el flujo de pasajeros y controla el acceso a zonas restringidas mediante los medios disponibles. - Proporciona información a los usuarios del aeropuerto, facilitando al pasajero su conducción a través del mismo. - Realiza el manejo de pasarelas y, en su caso, su mantenimiento. - Efectúa tareas de vigilancia y control del cumplimiento de la normativa establecida en materia operativa en terminales, cursando los correspondientes partes o informes. - Gestiona los sistemas de control y cobro del aparcamiento de vehículos. - Colabora en la instrucción práctica tanto de los reciclajes como de las nuevas incorporaciones. - Controla las asistencias técnicas subcontratadas, asegurando el cumplimiento de la normativa de seguridad y de prevención de riesgos en su área de actividad. - Se mantiene actualizado en los procedimientos y normativa que afectan a su trabajo participando y proponiendo mejoras en su ámbito de actuación.

Nivel	Funciones
<p>Técnico de Operaciones, Servicios, Infraestructuras y Mantenimiento Aeroportuario.</p>	<ul style="list-style-type: none"> - Realiza el seguimiento y el control de los expedientes de infraestructuras y mantenimiento. - Colabora en la redacción de los proyectos de obra e ingeniería, así como en la dirección de obras de proyectos descentralizados. - Vela por el cumplimiento de la Normativa de Seguridad y Plataforma y Normativa OACI y planifica las necesidades en materia operativa relacionadas con el campo de vuelos y plataforma. - Colabora en el Plan de Emergencia Aeronáutico y en el servicio de Salvamento y Extinción de Incendios. - Facilita información de interés general a las compañías aéreas, operadores, concesiones de apoyo, pasajeros y usuarios. - Gestiona las reclamaciones y solicitudes de las compañías aéreas, operadores, concesiones de apoyo, pasajeros y usuarios. - Realiza análisis y estudios para determinar la capacidad de los edificios terminales, así como de funcionamiento operativo, previos a la planificación y ejecución de obras. - Colabora en el desarrollo y revisión de la normativa referida a: seguridad en plataforma, campo de vuelos, procedimientos operativos del SEI, tratamiento de pasajeros, mercancías, terminales y autoprotección para los edificios del aeropuerto. - Participa en la elaboración de procedimientos encaminados a la resolución de incidentes en operaciones y a la atención y asistencia en tierra a pasajeros. - Colabora en la instrucción práctica tanto de los reciclajes como de las nuevas incorporaciones. - Controla las asistencias técnicas subcontratadas, asegurando el cumplimiento de la normativa de seguridad y de prevención de riesgos en su área de actividad - Se mantiene actualizado en los procedimientos y normativa que afectan a su trabajo. - Participará en la elaboración de propuestas de actualización o mejora de procedimientos y normativa mencionados.
<p>Coordinador Aeroportuario.</p>	<ul style="list-style-type: none"> - Es responsable de los recursos, tanto humanos (propios y asistencias técnicas) como materiales, a su cargo; asumiendo las responsabilidades de coordinación operativa en su ámbito de actuación y las derivadas del cumplimiento de la normativa de seguridad, prevención de riesgos y medio ambiente. - Activa los planes de emergencia/ procedimientos de actuación establecidos ante situaciones especiales. - Asume, ante situaciones críticas y en su ausencia, las funciones de los responsables de las unidades y del Director del Aeropuerto.

(Continúa)

(Continuación)

Nivel	Funciones
Coordinador Aeroportuario.	<ul style="list-style-type: none"> - Propone medidas correctivas para minimizar el impacto operativo ante posibles incidencias, garantizando la seguridad y la atención de los pasajeros. - Coordina con las unidades y asistencias técnicas afectadas: obras, mantenimiento, actos oficiales, actividades comerciales, vehículos de servicio, urgencias sanitarias, huelgas y otros eventos. - Mantiene actualizada y difunde la información, con el fin de optimizar la calidad de los servicios del aeropuerto y la coordinación entre unidades. - Asume las funciones de los técnicos a su cargo, así como organiza, coordina y participa en las actividades de programación y operaciones, asumiendo aquellas tareas de mayor complejidad y solucionando dudas del personal a su cargo: gestión de planes de vuelo, reasignación de medios (cintas, pasarelas, puertas), etc. - Se responsabiliza de la instrucción práctica tanto de los reciclajes como de las nuevas incorporaciones. - Se mantiene actualizado en los procedimientos y normativa que afectan a su trabajo. - Participará en la elaboración de propuestas de actualización o mejora de procedimientos y normativa mencionados, ajustándose a las directrices correspondientes.
Apoyo de Mantenimiento y servicios Aeroportuarios.	<ul style="list-style-type: none"> - Verifica y controla el estado, funcionamiento y utilización de las instalaciones, áreas y dependencias operativas en los terminales y áreas asociadas (aparcamiento de autobuses, accesos a terminal, salas, patios de carrillos, etc.), registrando y tramitando las incidencias surgidas y adoptando las medidas necesarias para corregir anomalías. - Realiza labores de atención a compañías, touroperadores y servicios auxiliares (taxi, autobuses, etc.) y usuarios, controlando los servicios implicados. - Reparte el flujo de pasajeros y controla el acceso a zonas restringidas mediante los medios disponibles. - Proporciona información a los usuarios del aeropuerto, facilitando al pasajero su conducción a través del mismo. - Efectúa tareas de vigilancia y control del cumplimiento de la normativa establecida en materia operativa en terminales, cursando los correspondientes partes o informes. - Realiza el manejo de pasarelas y en su caso su mantenimiento. - Gestiona los sistemas de control y cobro del aparcamiento de vehículos. - Ejecuta funciones de mantenimiento general de obra civil, realizando los trabajos propios de los diferentes oficios: carpintería, pintura, fontanería, albañilería, tapicería, trabajos generales de electricidad y telefonía, etc. - Instala, mantiene, colabora y repara los sistemas, equipos y elementos auxiliares de obra civil, para lo cual lee e interpreta órdenes técnicas, planos, esquemas y croquis.

(Continúa)

(Continuación)

Nivel	Funciones
Apoyo de Mantenimiento y servicios Aeroportuarios.	<ul style="list-style-type: none"> - Realiza actividades de mantenimiento varias, para las cuales se requiere aportación física y destreza manual (tareas de peonaje). - Colabora en la instrucción práctica tanto de los reciclajes como de las nuevas incorporaciones. - Controla las asistencias técnicas subcontratadas, asegurando el cumplimiento de la normativa de seguridad y de prevención de riesgos en su área de actividad. - Se mantiene actualizado en los procedimientos y normativa que afectan a su trabajo participando y proponiendo mejoras en su ámbito de actuación.
Técnico de Mantenimiento de Sistemas de Navegación.	<ul style="list-style-type: none"> - Realiza la función de certificación técnica de las instalaciones para las que posea la correspondiente habilitación. - Realiza las actividades de mantenimiento integral y continuado que sean necesarias para garantizar en todo momento la operatividad de todos los sistemas e instalaciones de Navegación Aérea. - Realiza el mantenimiento de los sistemas de automatización, comunicación, energía y climatización, navegación y vigilancia y de sus sistemas de supervisión. - Participa en la elaboración de proyectos de obra, suministro y asistencia técnica dentro de su área. - Colabora en la instrucción práctica tanto de los reciclajes como de las nuevas incorporaciones. - Controla las asistencias técnicas subcontratadas, asegurando el cumplimiento de la normativa de seguridad y de prevención de riesgos de su área de actividad. - Se mantiene actualizado en los procedimientos y normativa que afectan a su trabajo, participando y proponiendo mejoras en su ámbito de actuación.
Técnico de Apoyo Logístico.	<ul style="list-style-type: none"> - Realiza las siguientes actividades de gestión de repuestos: adquisición, recepción, codificación, almacenaje, distribución, instrumentación y gestión de la reparación. - Colabora en la instrucción práctica tanto de los reciclajes como de las nuevas incorporaciones. - Controla a las asistencias técnicas subcontratadas, asegurando el cumplimiento de la normativa de seguridad y de prevención de riesgos en su área de actividad. - Se mantiene actualizado en los procedimientos y normativas que afectan a su trabajo, participando y proponiendo mejoras en su ámbito de actuación.
Técnico de Mantenimiento de Sistemas ATC.	<ul style="list-style-type: none"> - Participa en el seguimiento y control de la configuración de software de los sistemas y de las aplicaciones ATC. - Realiza mantenimiento de las aplicaciones ATC, en lo relativo a software. - Participa en la elaboración de planes de actualización y mejora de los sistemas de información, así como de las normas y procedimientos para asegurar la manipulación correcta de los mismos.

(Continúa)

(Continuación)

Nivel	Funciones
Técnico de Mantenimiento de Sistemas ATC.	<ul style="list-style-type: none"> - Participa en el seguimiento de proyectos de obra, suministro y asistencia técnica dentro de su área. - Participa en el seguimiento de las actividades realizadas por las asistencias técnicas de mantenimiento de los sistemas de su responsabilidad. - Colabora en la instrucción práctica tanto de los reciclajes como de las nuevas incorporaciones. - Controla las asistencias técnicas subcontratadas, asegurando el cumplimiento de la normativa de seguridad y de prevención de riesgos en su área de actividad. - Se mantiene actualizado en los procedimientos y normativas que afectan a su trabajo, participando y proponiendo mejoras en su ámbito de actuación.
Técnico de Sistemas e Instalaciones de Navegación Aérea.	<ul style="list-style-type: none"> - Colabora en la instrucción práctica tanto de los reciclajes como de las nuevas incorporaciones. - Realiza la función de certificación técnica inicial de las instalaciones para las empresas que posea la correspondiente habilitación. - Participa en la elaboración de la normativa y expedientes, y en la gestión de los materiales relacionados con su área. - Controla a las asistencias técnicas subcontratadas asegurando el cumplimiento de la normativa de seguridad y de prevención de riesgos en el área de su actividad. - Se mantiene actualizado en los procedimientos y normativas que afectan a su trabajo, participando y proponiendo mejoras en su ámbito de actuación.
Técnico Administrativo.	<ul style="list-style-type: none"> - Redacta informes, prepara documentación y elabora listados y estadísticas propias del área en la que desarrolla sus funciones. - Atiende a las solicitudes y da respuesta a peticiones de clientes internos y externos, canalizando y solucionando los problemas cuando sea posible. - Realiza la explotación, actualización y mantenimiento periódico de las bases de datos propias de su área. - Realiza actividades administrativas varias: <ul style="list-style-type: none"> - Atención telefónica y gestión de llamadas. - Reprografía, archivo y documentación. - Transcripción mecanográfica y confección de escritos diversos (informes, listados, impresos, etc.). - Organización de agendas, viajes y eventos (reuniones, conferencias, comidas, etc.). - Intendencia de material (suministros, necesidades, etc.). - Gestión de correspondencia (entradas y salidas). - Gestión de envíos. - Seguimiento, control y archivo de documentación y expedientes. - Control de gastos, dietas, gestión de incidencias, etc. - Colabora en la instrucción práctica tanto de los reciclajes y como de las nuevas incorporaciones.

(Continúa)

(Continuación)

Nivel	Funciones
Técnico Administrativo.	<ul style="list-style-type: none"> - Controla a las asistencias técnicas subcontratadas, asegurando el cumplimiento de la normativa de seguridad y de prevención de riesgos en su área de actividad. - Se mantiene actualizado en los procedimientos y normativa que afectan a su trabajo, participando y proponiendo mejoras en su ámbito de actuación.
Técnico de Comunicación.	<ul style="list-style-type: none"> - Participa en la organización de las actividades de comunicación externa (eventos y conferencias, presentaciones, comparecencias, simposium e informes a organismos, visitas, ferias y participaciones en planes, programas y proyectos, etc.). - Establece relaciones con los medios de comunicación y emite los comunicados de prensa. - Realiza los servicios de comunicación interna (publicaciones y boletines internos, intranet, etc.). - Presta apoyo en la elaboración de los Planes Operativos y de Negocio. - Colabora en la instrucción práctica tanto de los reciclajes como de las nuevas incorporaciones. - Controla las asistencias técnicas subcontratadas, asegurando el cumplimiento de la normativa de seguridad y de prevención de riesgos en su área de actividad. - Se mantiene actualizado en los procedimientos y normativa que afectan a su trabajo, participando y proponiendo mejoras en su ámbito de actuación.

2.3. Ocupaciones en empresas no pertenecientes al sector Transporte (labores de logística interna, compras y aprovisionamientos): descripción de las ocupaciones

Tal y como hemos avanzado, mantenemos el perfil de la ocupación ya identificada en el estudio de 2006 debidamente actualizado y ampliado. La denominación de esta ocupación pasa de “Gestor de Expediciones” a “Gestor de Pedidos y Expediciones”.

Igualmente, el catálogo se amplía con la inclusión de la ocupación denominada “Responsable de Logística”.

Responsable de logística.

1. Objetivo de la ocupación.

Se responsabilizan de planificar, organizar y controlar los canales de entrada y salida de material. La mejora logística representa una ventaja competitiva que permite a la empresa diferenciarse de su competencia, reducir costes y mejorar el servicio y la satisfacción del cliente.

La creciente competencia en mercados globalizados, la introducción de productos y servicios de ciclos de vida corto y el aumento de las expectativas del cliente conllevan que el experto en logística esté preparado para asumir estas responsabilidades.

2. Competencias profesionales.

Se encargan básicamente de las funciones y tareas propias del denominado “ciclo de pedido” o “cadena logística”, y en particular de optimizar (tiempos y costes) en los siguientes procesos:

1. Logística de Aprovisionamientos
2. Logística de Producción
3. Logística de Distribución

El objetivo principal de estos expertos es conseguir mejoras en la cadena logística como resultado de una nueva gestión de procesos internos y externos basándose en:

1. Un modelo organizativo orientado a la satisfacción del cliente.
2. La integración de la planificación y las actividades de las áreas funcionales para una mejor toma de decisiones que sincronice los flujos de materiales e información de proveedor a cliente final.
3. Máxima rentabilidad del flujo de materiales, en sentido de minimizar el coste del capital invertido en todo el proceso (stocks y medios en general).

3. Formación.

Por tratarse de una ocupación reservada a empresas de dimensión media y media-grande, para el desempeño de este tipo de funciones suelen exigirse niveles de formación media o superior, generalmente relacionados con conocimientos técnicos (ingenierías o similares).

También suelen ser vías formativas complementarias las titulaciones de Técnico superior en gestión comercial y marketing o Técnico superior en comercio internacional, siendo imprescindible el dominio de idiomas (el inglés es el idioma oficial de la logística).

Los conocimientos propios de esta actividad son los siguientes:

- Conocimientos técnicos (formación académica media o superior).
- Logística integral (compras / aprovisionamiento, producción, distribución).
- Calidad.
- Gestión de proyectos logísticos.
- Medioambiente.

Gestor de pedidos y expediciones.

1. Objetivo general de la ocupación.

Su función principal consiste en gestionar el suministro de medios necesarios (vehículos de transporte de mercancías) a través de los operadores autorizados para que se realice adecuadamente la carga, expedición y transporte de productos desde las instalaciones de origen o naves de almacenamiento externo hasta la entrega al cliente, incluyendo el seguimiento de la mercancía. Se responsabiliza de la normalidad en la tramitación de las expediciones planificadas así como de las incidencias que surjan durante las mismas. Se ocupa de informar sobre la marcha de las operaciones tanto a nivel interno como a los clientes destinatarios.

2. Competencias profesionales.

- Obtención a través de los distintos sistemas informáticos, de información necesaria para el desarrollo de su trabajo: existencias para órdenes de carga, existencias en ruta, recogidas pendientes, situación de las mercancías, incidencias en las entregas.
- Control y optimización de los recursos contratados, efectuando el seguimiento del tiempo de carga, trayecto, descarga y retorno de los vehículos (en caso de vehículos propios), evitando paralizaciones y garantizando los términos y plazos de entrega al cliente.
- Gestionar con los operadores el número y tipo de unidades de transporte necesarios para satisfacer las necesidades de expedición.
- Llevanza de un control de entradas, salidas y existencias.
- Teniendo en cuenta el tipo de producto a transportar y el destino, evaluar el número de unidades de transporte necesarias en cada caso, en función de las toneladas en tránsito y de los programas de entrega a los clientes. Conocer las capacidades y limitaciones de carga de cada uno de ellos.
- Realizar informes periódicos de actividad: vehículos, expediciones en salida, en tránsito, recibidos, tiempos de entrega, entregas por encima de plazo, toneladas por vehículo y destino.
- Coordinar la llegada de las unidades de transporte solicitadas para satisfacer las previsiones de carga establecidas en la programación diaria. Revisar la expedición desde el origen y contrastar los datos con los operadores para depurar posibles errores. Generar las órdenes de carga y ruta.
- Mantener actualizada la Base de datos de vehículos propios y la relacionada con el movimiento de mercancías.
- Conocer y tener en cuenta las normas sobre la estiba y carga de mercancías, así como los permisos especiales y posibles restricciones de circulación. Conocer y aplicar las normas de seguridad en el marco de la Ley de Prevención de Riesgos Laborales. Conocer y exigir a los proveedores el cumplimiento de las normas técnicas de carga de los productos.
- Dar cuenta de las anomalías detectadas en el desarrollo de sus funciones, comunicando con los departamentos implicados en la programación y asignación de cargas, medios de transporte, y expedición, tanto de la propia empresa como de los operadores de transporte.
- Atender debidamente a los clientes que recaben información sobre sus pedidos, ofreciendo soluciones y alternativas que refuercen la imagen de calidad y servicio de la empresa.

3. Formación

- Ocupacional.

Curso de 300 horas 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.

- Continua.

La Universidad de Oviedo oferta un curso de 45 horas denominado "Técnicas de optimización de almacenes industriales". Aunque no parece totalmente adaptado a este nivel de ocupación puede ser un buen complemento formativo.

- Formación Transversal
Prevención de Riesgos Laborales.

3 :: PREVISIONES DEL SECTOR

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

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:

- Respecto a las perspectivas económicas, las personas entrevistadas coinciden en que la crisis actual está afectando 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 en posición de abandono inminente de la actividad. Los servicios de transporte vinculados al sector de la construcción, obra nueva, reformas y, muy especialmente, el transporte de materiales cerámicos y procesado de cemento, están sufriendo de manera particular el descenso de actividad. En el caso de materiales cerámicos el descenso en la actividad supera el 50%.

- 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 el caso del transporte de graneles el descenso de actividad no es tan acusado, debiendo señalar que la construcción del superpuerto está sosteniendo en buena medida el descenso de la actividad de obra residencial.

- El principal cargador de la región (MITTAL-ARCELOR) mantuvo los niveles cargadores hasta el mes de agosto, comenzando a notarse una leve disminución en el número de expediciones a partir del mes de septiembre. Los operadores consultados consideran que actualmente la reducción de expediciones se sitúa entre el 10 y el 18%.

- En cuanto a las perspectivas de nuevo empleo por ocupaciones, a pesar de la inminente 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.

- Preocupa la exigencia, a partir de septiembre de 2009 (para el caso del transporte de mercancías) de la realización de un curso CAP de 240 horas (o uno intensivo de 120) para poder conducir vehículos pesados. Este requisito es inicialmente bien recibido por el sector por suponer una barrera de acceso a la profesión por la vía de calidad, siempre que ello no suponga costes añadidos para las empresas. En el caso del transporte de viajeros el CAP es exigible a todos los conductores de estos vehículos desde septiembre de 2008.

- 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.

3.2. Expectativas de empleo en transporte de viajeros

3.2.1. Carretera

- El sector del transporte de viajeros por carretera presenta una coyuntura menos complicada y sus previsiones son más estables y menos negativas que en el caso del transporte de mercancías.

- El número de viajeros en autobús (línea regular) se ha mantenido estable desde agosto de 2005, con mayor incremento de la ocupación en transporte urbano que en transporte de largo recorrido (interurbano e interprovincial). Por su parte la recaudación total se ha incrementado ligeramente¹³ (un 1,9% desde mayo de 2007) debido principalmente a las subidas de tarifas aprobadas por las diferentes administraciones (estatal para los servicios interprovinciales, y regional o local para los servicios urbanos). No obstante este incremento de recaudación no compensaría el leve descenso observado en los niveles de ocupación por comparación con el mismo período del año anterior (-1,1%)¹⁴. En este mismo período la caída de usuarios de transporte regular de uso especial (transporte de obreros y escolar) fue del 13% mientras que el transporte interurbano en autobús apenas crece en un 0,4%.

- Desde el pasado año las empresas consultadas vienen observando un descenso paulatino en los kilómetros contratados para realizar servicios discrecionales. Dependiendo de las fuentes, el descenso se sitúa entre un 8% y un 16%¹⁵. Dicho descenso de actividad se explica por la reducción de viajes contratados para excursiones, viajes organizados de grupos, fin de curso y, muy particularmente, los viajes para “semanas blancas”.

- No obstante, desde la perspectiva del sector, no se espera un descenso sustancial en la ocupación debido a que no prevé una reducción estabilidad en la actividad. En este sentido debe señalarse que este tipo de servicios públicos básicos experimentan en épocas de crisis una cierta pérdida de viajeros que en muchos casos se ve compensada por la afluencia al modo de transporte de otros usuarios procedentes de otros modos de transporte más costosos (taxi o vehículo privado, principalmente). En este sentido se prevé una mayor resistencia a la crisis que en otras actividades de transporte.

- Desde el punto de vista de la creación de empleo, no parece que pueda afectar significativamente a este sector, si bien se observa una mayor demanda de empleo por parte de conductores procedentes de otros modos de transporte (mercancías) que buscan en el transporte de viajeros una alternativa laboral, apuntándose la dificultad de “reciclar” estos conductores para atender servicios de viajeros en la medida en que se exige un nivel de servicio y de desempeño con una serie de particularidades que imponen en cualquier caso superar cursos específicos, no siendo posible un trasvase directo de trabajadores de un modo a otro.

3.2.2. Aéreo

El sector del transporte aéreo de viajeros intenta fortalecerse de la inminente crisis, la escalada del precio del petróleo y el descenso del número de viajeros han provocado pérdidas millonarias en las aerolíneas, que buscan la manera de salir de este bache. Como consecuencia de esto varias compañías se encuentran afrontando procesos de fusión o reestructuración, que implican reducciones en el número de operaciones (vuelos) y de personal.

En el caso de Asturias, desde el 26 de octubre de 2008 han quedado cancelados los servicios de EasyJet con destino a Madrid (4 servicios) anulando sus oficinas de atención al cliente, ventas y servicios de tierra. El empleo directo destruido es de 27 personas.

(13) Elaboración propia a partir de datos del Observatorio de la Movilidad Metropolitana (OMM) 2008 y fuentes de operadores.

(14) Datos INE Informe sobre la movilidad urbana y metropolitana 2008 (12 octubre de 2008).

(15) Elaboración propia a partir de datos de operadores.

El número de viajeros del transporte aéreo ha caído un 6,2 % en el último trimestre, según datos del mes de agosto de 2008, publicados por el Instituto Nacional de Estadística (INE), respecto a los datos correspondientes al mismo mes del año anterior y ha alcanzado los 3,7 millones de usuarios.

La creación de puestos de trabajo, tanto propio como externalizado, depende del volumen de pasajeros y vuelos que tenga el aeropuerto. Por otra parte las compañías son cada vez más flexibles y ágiles en la adaptación del empleo a las necesidades de atención de viajeros (crean y eliminan servicios de forma rápida y con mínima antelación). En los últimos 6 años se ha experimentado un crecimiento constante, incrementando algún año hasta en un 32% con respecto al anterior. Sin embargo este año se prevé una reducción en las cifras de viajeros totales.

Debido a que los criterios para que una aerolínea implante un servicio son puramente económicos (incluyendo las subvenciones gubernamentales o autonómicas), la supresión de servicios es inmediata en caso de no alcanzarse los pasajeros o ingresos de equilibrio.

Así, el número de viajeros condiciona (por arriba) el empleo creado pero si desciende de determinados niveles determina la eliminación inmediata de la totalidad de empleos en un aeropuerto de escala.

En este marco la responsabilidad del aeropuerto consiste en mantener los servicios mínimos independientemente del volumen de tráfico existente.

La plantilla total del aeropuerto se estima en 120 personas.

3.3. Expectativas de empleo en transporte por ferrocarril

La conformación del sector en Asturias depende de los operadores FEVE y RENFE, esta última bajo dos entidades diferenciadas: RENFE OPERADORA (comercialización y servicios) y ADIF (infraestructuras, tráfico y operaciones).

El proceso de reestructuración paulatina de ambos operadores emprendido en 1.990 ha llevado a una reducción paulatina del personal en plantilla en dichas empresas. Esta reducción no ha implicado una destrucción de empleo sino un transvase a la empresa privada (externalización de servicios), particularmente en labores de limpieza, vigilancia y mantenimiento de infraestructuras en las que la externalización es prácticamente del 100%.

En el caso de RENFE, la evolución de la plantilla presenta una reducción desde los 1.456 empleados en 1.996 hasta los 382 actuales de RENFE Operadora y los 329 de ADIF (en total 701 empleados). FEVE, por su parte, dispone de una plantilla actual de 1.012 empleados. El empleo total vinculado al transporte en ferrocarril (empleo directo y servicios externalizados) se estima en 3.000 personas.

En lo que respecta a la evolución de la actividad de cada una de estas empresas, el transporte de mercancías ha registrado un descenso en el último trimestre que ha llevado a la reducción de cuatro expediciones diarias a partir del mes de noviembre.

En lo que respecta al transporte de viajeros, se prevé el mantenimiento de los servicios programados actualmente independientemente de la variación en el número de viajeros (tasa interanual de -4,6%).

Desde la perspectiva de la creación de empleo, RENFE convocará para el próximo año 230 nuevas plazas para los diferentes niveles y categorías existentes en toda España, no habiendo sido posible confirmar el número de las plazas destinadas a Asturias.

3.4. Expectativas de empleo en transporte marítimo

3.4.1. Empleo en Puertos de Interés General

Tal y como hemos apuntado, el proceso de externalización de servicios emprendido por las Autoridades Portuarias en Asturias viene provocando una reducción del empleo directo generado por estas entidades públicas desde el año 1.993, año en el que se alcanzó el máximo número de trabajadores de plantilla.

En el momento actual se observa un cierto estancamiento en dicho proceso por lo que se deduce que la especialización de los puestos y la plantilla existente para desempeñar las funciones previstas han llegado a un nivel de equilibrio. Los empleos a crear serán en todo caso para cubrir tareas muy especializadas, para sustituir bajas o traslados del personal existente o para incorporar nuevos técnicos relacionados con el desarrollo de actividades muy concretas.

No obstante la reducción de empleo directo en estas instituciones no ha supuesto una reducción neta de empleo en el sector, toda vez que las ocupaciones que se han ido amortizando (externalizando) han venido siendo absorbidas por empresas privadas que, en la mayoría de los casos, han visto incrementar su actividad en los últimos años (operadores de transporte, transitarios, estibadores y otros servicios auxiliares y complementarios).

3.4.2. Empleo de operadores de transporte marítimo (navieras y consignatarias)

El sector marítimo en general mantiene su tono de incremento en la actividad lo cual se explica por la mayor inercia de este modo de transporte ante las variaciones de actividad económica. Esto se debe a varios factores. En primer lugar las unidades de transporte tardan varios años en ponerse en funcionamiento y su adquisición y puesta en servicio responde a una demanda muy consolidada de transporte de mercancías. En este sentido, los buques puestos en servicio suelen tener "trabajo a la espera". En caso de apreciarse un descenso de cargas para un determinado corredor previsiblemente puede efectuarse un traslado del buque para atender otro corredor o ruta de actividad emergente. En segundo lugar, el transporte marítimo se especializa en flujos de muy largo recorrido y muy elevados volúmenes de carga por lo que suelen ser el último escalón en verse afectado por las reducciones de actividad comercial que, en cualquier caso, deben tener un alcance mundial para que puedan llegar a afectar de forma notable a la actividad de las navieras.

En la línea indicada, el sector considera que, por el momento se seguirá creando empleo en el sector, especialmente en los siguientes perfiles:

- Personal de puente. Capitanes y oficiales. Se busca la contratación de españoles preferentemente. Buscan a licenciados en Marina Civil (cada vez más escasos). Sólo 8 personas se licenciaron el pasado año en Gijón. Su función es comandar y dirigir el buque. Navegan durante 3 meses, teniendo luego a veces períodos vacacionales de otros 3 meses y los salarios pueden llegar a rondar los 60.000 euros brutos anuales en capitanes incluso menores de 30 años de edad.
- Personal de máquinas. Jefes de máquinas. Aunque existe un mayor número de profesionales formados, su contratación para navegar resulta dificultosa por la gran salida profesional que tienen los candidatos en trabajos en tierra (fábricas, parques eólicos, talleres de maquinaria...). Su formación es en algunos aspectos similar a la de un ingeniero pero con el añadido de la gran formación práctica que reciben.
- Personal de máquinas. Mecánicos y engrasadores. A las órdenes del jefe de máquinas. También deben estar formados. La mayoría provienen de la escuela náutico-pesquera de Gijón. Otros son contratados fuera de España. Los extranjeros deben tener títulos homologados en España. Se busca preferentemente personal de habla hispana, al ser nuestro idioma el de seguridad en los buques de las compañías asturianas.
- Marinería. Se demandan marineros de forma continua por parte de las empresas asturianas.

3.5. Expectativas de empleo en otras ocupaciones relacionadas con la logística en empresas no pertenecientes al sector del transporte.

Responsable de Logística.

A pesar de la tendencia a la externalización de soluciones logísticas, se trata de una ocupación crecientemente demandada por las mayores exigencias que se vienen imponiendo en las industrias en materia de inmediatez en la respuesta a los mercados y optimización de los recursos internos.

No obstante, por tratarse de una ocupación que precisa una cualificación media o media-alta, no ofrece una demanda cuantitativa relevante. Por otra parte la actual crisis económica llevaría al mantenimiento del empleo existente de este tipo de profesionales.

Gestor de Expediciones.

Se trata de una ocupación muy sensible al crecimiento o descenso de la actividad de las empresas.

En la actualidad se constata una pérdida de puestos trabajo en casi todos los sectores de actividad.

Director de operaciones.

Se trata de una función que se integra en el organigrama básico de una empresa de transportes en la medida en que ésta comienza a crecer y ofrece al cliente servicios complejos y de valor añadido al transporte relacionados con la gestión de stocks, distribución, packaging, ticketing, etc. En la medida en que en la empresa de transportes comienza a dimensionar dicha área de negocio resulta necesario cubrir dicha función. La aparición de esta ocupación está pues muy relacionada con el crecimiento de las empresas de transporte ya que, en las pequeñas, dicha función es desarrollada por los responsables de tráfico.

La figura de Director de Operaciones se configura como el “corresponsal” en las empresas de transporte del Responsable de Logística (figura propia de las empresas industriales).

Esta figura se ocupa de diseñar y ejecutar la operativa concreta para un servicio concreto de un cliente, asegurando la “conexión” entre ambas empresas de los eslabones de la “cadena logística”, contribuyendo con el cliente a la aplicación del concepto “Just In Time”.

Si bien se trata de un puesto muy valorado y generalmente bien remunerado, la demanda depende pues crecimiento experimentado por las empresas.

En este sentido, en un momento de baja actividad como el actual (nulo crecimiento en el sector) no se prevé un crecimiento en el empleo de este tipo de ocupaciones.

4 :: ESPECIAL MENCIÓN A LA CUESTIÓN RELATIVA A LA OBTENCIÓN DE CERTIFICADOS DE APTITUD PROFESIONAL DE CONDUCTORES (CAP INICIAL Y CONTINUO). DIRECTIVA 2003/59 CE DEL PARLAMENTO EUROPEO Y DEL CONSEJO DE 15 DE JULIO DE 2003.

4.1. Antecedentes y situación de partida

La aplicación de la Directiva 2003/59 CE del Parlamento Europeo, por la que se establecen los CAP (certificados acreditativos de la cualificación inicial, cualificación acelerada y acreditativo de la formación continua) implica el cumplimiento de los siguientes aspectos en plazos ya vencidos en algunos casos (en transporte de viajeros es obligatorio desde septiembre de 2008).

Resumimos seguidamente el alcance de dicha Directiva.

Ámbito de aplicación.

Conductores para los que se exijan los permisos de conducción C1, C1+E, C ó C+E, tal y como se definen en la Directiva 91/439/CEE, o permisos de conducción reconocidos como equivalentes.

Conductores para los que se exija permiso de las categorías D1, D1+E, D ó D+E, tal y como se definen en la misma Directiva antes citada.

Quedan exentos los vehículos de fuerzas de orden público, fuerzas armadas, protección civil, bomberos y todos los que estuvieran bajo control de organismos públicos. También los vehículos en pruebas o para reparación, así como los utilizados en situación de emergencia o para labores de salvamento, clases de conducción o para el transporte de personas o cosas de forma particular.

Sistema de Cualificación para obtención de los CAP:
Existe una Cualificación Inicial y otra denominada Continua.

A. Cualificación Inicial.

Los Estados miembros podrán establecer dos modalidades de cualificación Inicial:

1. Opción de asistencia obligatoria a un curso específico más un examen.
2. Opción única de examen.

En ambos casos los exámenes pueden plantearse en etapas.

No obstante los estados miembros podrán autorizar a conducir a los conductores antes de obtener un CAP si acreditan estar recibiendo un curso de formación profesional de al menos seis meses. Se habilita igualmente un sistema de Cualificación Inicial Acelerada que permita al conductor ya en activo poder conducir en tanto recibe los cursos de cualificación que hayan sido previstos. Incluso en estos supuestos la asistencia a los cursos será obligatoria.

B. Cualificación Continua.

Consiste en una formación que permite a los titulares del CAP actualizar sus conocimientos esenciales para el ejercicio de su función, haciendo especial hincapié en la seguridad en carretera y la racionalización de carburante.

Esta formación será organizada por un Centro de Formación Autorizado. Esta formación tiene por finalidad profundizar en alguna de las materias consideradas importantes por la propia Directiva, incluidas en la sección 1 del anexo I.

Deberán asistir a los cursos de formación para obtención de esta modalidad de CAP todos los conductores que hayan obtenido el CAP inicial, antes de los cinco años desde su obtención. Este plazo de cinco años podrá ser acortado o prolongado por los estados miembros para hacer coin-

cidir la obtención del CAP con la renovación de otros permisos, pero sin excederse en ningún caso del plazo de siete años. El conductor deberá recibir un curso similar en cada período (cinco años con un máximo de siete).

Entrada en vigor y plazo de aplicación de la Directiva 2.003/59 CE del Parlamento Europeo.

La Directiva 2.003/59 CE del Parlamento Europeo establece un plazo de aplicación a partir del 10 de septiembre de 2008 para los permisos de la clase "C" (viajeros) y a partir de septiembre de 2009 para los de la clase "D" (mercancías).

4.2. Situación actual en Asturias. Propuestas de actuación

Las previsiones para Asturias fijan en 20.000 el número de CAP que deberán expedirse en los próximos 5 años para cubrir la demanda de los profesionales ya en activo. Igualmente se prevé la necesidad de impartir cursos CAP y expedir certificados para unos 800 profesionales de nueva incorporación¹⁶.

A estos efectos la Dirección General de Transporte del Principado de Asturias se encuentra en plena fase de homologación de centros, estando previsto el comienzo de cursos de homologación para antes de finales de 2008. Para afrontar las necesidades de obtención de CAP por parte de empresas de transporte de mercancías de tamaño medio o grande se encuentra en estudio la posibilidad de que sean las propias empresas las que impartan dichos cursos, contando con apoyos económicos y técnicos por parte de la administración regional y estatal.

Aparte de la dificultad asociada a la disponibilidad de centros y medios técnicos (vehículos e instalaciones) necesarios para homologar los centros e impartir los cursos, existe una dificultad asociada, por una parte, a la necesidad de disponer de profesorado debidamente capacitado para impartir los cursos, algo que escasea en la actualidad.

Finalmente, la problemática de la formación y obtención del CAP por parte del colectivo de profesionales autónomos (mayoritarios en número) surge con más fuerza con la entrada en vigor de la normativa sobre los CAP, en este sentido no se ha diseñado ninguna estrategia específica para este colectivo, siendo imprescindible estudiar soluciones ad hoc que permitan cubrir las necesidades de dicho colectivo interfiriendo en el menor grado posible en el desarrollo de su actividad profesional. En este sentido, soluciones creativas del tipo de la formación on line y semi presencial o la formación a domicilio deben explorarse para atender dichas necesidades.

Con todo, el planteamiento de atender la demanda de CAP (Inicial y Continuo) para un colectivo de trabajadores próximo a los 25.000 y en un período de tiempo tan corto (entrada en vigor a partir del 10 de Septiembre de 2.008), solo puede afrontarse mediante un impulso importante desde el punto de vista organizativo y de ordenación de la oferta de cursos por parte de las administraciones públicas y los centros de formación.

Desde el punto de vista de la creación de empleo, será necesario contar con formadores para afrontar este objetivo al que se enfrenta el sector. En este sentido consideramos que es preciso un mayor esfuerzo por parte de todas las entidades que configuran el sistema de formación en Asturias y las relacionadas con el sector del Transporte para afrontar soluciones integradas en colaboración con los agentes, representantes y empresarios del sector.

(16) Datos estimados ofrecidos por la Dirección General de Transporte del Principado de Asturias.

5 :: CONCLUSIONES Y SUGERENCIAS

1. El Sistema de Transporte en Asturias (STA) da 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), lo cual supone una cifra menor respecto a los empleos que alcanzaba en 2006, debido principalmente a la crisis existente en la actualidad.

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 82% 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. Respecto a los empleos relacionados con el STA, desarrollados por empresas no pertenecientes al sector son las ocupaciones vinculadas con la logística interna, como puede ser la de Gestor de pedidos y expediciones, son las que generan el mayor número de empleos en nuestra región.

5. 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.

6. La creciente importancia de los idiomas en la práctica totalidad de las tareas relacionadas con las 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.

7. Los trabajos propios de gestión de tráfico y gestión administrativa se mantiene invariable en la estructura funcional de las empresas (tanto de las grandes como de las pequeñas). El presente estudio incluye nuevas ocupaciones que no habían sido tratadas en anteriores documentos: Especialista en transporte de mercancías peligrosas, Consejero de Seguridad, Responsable de operaciones y Responsable de mantenimiento de flotas.

8. En relación con el transporte por carretera de mercancías, las perspectivas económicas del sector se traducen en un descenso de la actividad, como consecuencia de la situación de crisis existente, que afecta de manera importante al sector sufriendo una pérdida de empleo; ésta situación es menos complicada para el transporte de viajeros por carretera, puesto que el número de viajeros del transporte por carretera se mantiene estable. En cuanto a la generación de empleo en transporte de mercancías, sigue existiendo una demanda de conductores con una mayor cualificación y formación; mientras en el transporte de viajeros se observa una mayor demanda de conductores procedentes de otros modos de transporte.

9. Respecto al transporte aéreo, el descenso de actividad y la consiguiente reestructuración de servicios (reducción) se explica por el descenso generalizado en el número de viajeros (-6,2% en los últimos meses), provocando la pérdida de empleo en el sector.

10. En el transporte por ferrocarril de mercancías también se han experimentado descensos en la actividad, lo cual está llevando a la reducción de expediciones de mercancías mientras que se prevé el mantenimiento de los servicios de viajeros. Respecto al empleo, se prevé un mantenimiento del mismo, independientemente del trasvase de empleos que se pueda experimentar hacia a la empresa privada como consecuencia del proceso de externalización y privatización del sector.

11. En relación con la situación del empleo en el caso de transporte marítimo deben diferenciarse dos situaciones. Por un lado, en los puertos de interés general, la externalización de servicios ha venido generando una reducción paulatina del empleo directo, creándose únicamente nuevas plazas para desarrollar tareas muy especializadas o para sustituir bajas o traslados del personal existente. Por otro lado, los operadores de transporte marítimo mantienen el incremento de su actividad y por tanto la previsión de creación de empleo en el sector, fundamentalmente en los perfiles de personal de puente (capitanes y oficiales), personal de maquinas (jefes de maquinas, mecánicos, engrasadores) y marinería.

12. En relación con los Certificados de Aptitud Profesional, la Dirección General de Transporte del Principado de Asturias se encuentra en plena fase de homologación de centros, estando previsto el comienzo de cursos de homologación para antes de finales de 2008. Además de la dificultad asociada a la disponibilidad de centros y medios técnicos (vehículos e instalaciones) necesarios para homologar los centros e impartir los cursos, existe una dificultad asociada, por una parte, a la necesidad de disponer de profesorado debidamente capacitado para impartir los cursos, algo que escasea en la actualidad, por lo que sería preciso un mayor esfuerzo por parte de todas las entidades que configuran el sistema de formación en Asturias y las relacionadas con el sector del Transporte para afrontar soluciones integradas en colaboración con los agentes, representantes y empresarios del sector.

13. Para afrontar las necesidades presentes y futuras en materia de formación (más de 20.000 personas) 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, consideramos necesario un plan de acción que permita al colectivo mayoritario de automóviles acceder a los cursos necesarios para la obtención del CAP. Para ello es necesario 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.

ANEXO :: ASPECTOS INCLUIDOS EN LA DIRECTIVA 2003/59/CE

El 3 de agosto de 2007 entró en vigor la nueva formación obligatoria para determinados conductores profesionales, la cual está regulada por la Directiva 2003/59/CE sobre cualificación inicial y formación continua de los conductores de determinados vehículos destinados al transporte de mercancías o de viajeros por carretera y que se encarga de regular las condiciones para la obtención del Certificado de Aptitud Profesional, acreditativo de la correspondiente cualificación inicial, y de la realización de los cursos de formación continua, necesarios para la conducción por vías públicas españolas de vehículos de empresas establecidas en cualquier estado de la Unión Europea, para la que resulta obligatorio estar en posesión de permisos de conducción de las categorías C1, C1+E, C, C+E, D1, D1+E, D ó D+E.

Lo dispuesto en dicha normativa no será de aplicación a los conductores de los siguientes vehículos:

- Aquellos cuya velocidad máxima autorizada no supere los 45 kilómetros por hora.
- Los que se utilicen por los servicios de las Fuerzas Armadas, la protección civil, los bomberos y los Cuerpos y Fuerzas de Seguridad, o bajo el control de las mencionadas.
- Los que estén siendo sometidos a pruebas en carretera para fines de mejora técnica, reparación o mantenimiento, o bien sean nuevos o transformados y aún no se hayan puesto en circulación.
- Los utilizados en situaciones de emergencia o destinados a misiones de salvamento.
- Los utilizados en las clases prácticas destinadas a la obtención del permiso de conducción o del Certificado de Aptitud Profesional.
- Los utilizados para realizar transporte privado particular de viajeros o mercancías definido en el Art.101 Ley 16/1987 Ordenación de Transportes y 156 de su Reglamento (RD 1211/1990).
- Los que transporten material o equipos para el uso del conductor en el ejercicio de su profesión, siempre que la conducción del vehículo no represente la actividad principal de dicho conductor.

Certificado de Aptitud Profesional (CAP):

El Certificado de Aptitud Profesional acreditará que el conductor a cuyo favor haya sido expedido ha superado los cursos y exámenes exigidos para la obtención de la cualificación inicial de los conductores.

Este certificado se expedirá sin plazo de validez predeterminado, si bien su vigencia quedará subordinada a que su titular siga, dentro de los plazos previstos en este real decreto, los cursos de formación continua que resulten pertinentes.

El Certificado de Aptitud Profesional será expedido por los órganos competentes para el otorgamiento de autorizaciones habilitantes para la realización de transporte público discrecional de viajeros y mercancías por carretera.

CAP de cualificación inicial:

Existen dos modalidades de obtención del Certificado de Aptitud Profesional:

- Modalidad ordinaria:

La modalidad ordinaria de obtención de la cualificación inicial del conductor consistirá en la asistencia a un curso de 280 horas de duración y la superación del examen.

No será necesaria la previa titularidad de permiso de conducción para seguir los cursos y concurrir a los exámenes destinados a la obtención del certificado de aptitud profesional acreditativo de la cualificación inicial en su modalidad ordinaria.

Quienes hayan obtenido el certificado de aptitud profesional acreditativo de su cualificación inicial en la modalidad ordinaria quedarán habilitados para conducir, siempre que además cuenten con el correspondiente permiso de conducción, bajo las siguientes condiciones:

- Vehículos para cuya conducción se exija estar en posesión de permisos de la clase C ó C+E, a partir de los 18 años.
- Vehículos para cuya conducción se exija estar en posesión de permisos de la clase D1 ó D1+E, a partir de los 18 años.
- Vehículos para cuya conducción se exija estar en posesión de permisos de la clase D ó D+E, siempre que circulen prestando servicios de transporte regular de viajeros cuyo trayecto no supere los 50 kilómetros, a partir de los 18 años.
- Vehículos para cuya conducción se exija estar en posesión de permisos de conducción D ó D+E, a partir de los 21 años.

- Modalidad acelerada:

La modalidad acelerada de obtención de la cualificación inicial del conductor consistirá en la asistencia a un curso de 140 horas de duración y la superación del examen.

No será necesaria la previa titularidad de permiso de conducción para seguir los cursos y concurrir a los exámenes destinados a la obtención del Certificado de Aptitud Profesional acreditativo de la cualificación inicial en su modalidad acelerada.

Quienes hayan obtenido el Certificado de Aptitud Profesional acreditativo de su cualificación inicial en la modalidad acelerada quedarán habilitados para conducir, siempre que además cuenten con el correspondiente permiso de conducción, bajo las siguientes condiciones:

- Vehículos para cuya conducción se exija estar en posesión de permisos de la clase C1 ó C1+E, a partir de los 18 años.
- Vehículos para cuya conducción se exija estar en posesión de permisos de la clase C ó C+E, a partir de los 21 años.
- Vehículos para cuya conducción se exija estar en posesión de permisos de la clase D1 ó D1+E, a partir de los 21 años.
- Vehículos para cuya conducción se exija estar en posesión de permisos de la clase D ó D+E, siempre que circulen prestando servicios de transporte regular de viajeros cuyo trayecto no supere los 50 kilómetros, a partir de los 21 años.
- Vehículos para cuya conducción se exija estar en posesión de permisos de conducción D ó D+E, a partir de los 23 años.

Formación continua:

La formación continua, obligatoria para todos los conductores incluidos en el ámbito de aplicación de este real decreto, deberá permitirles actualizar los conocimientos esenciales para el ejercicio de su función, haciendo especial hincapié en la seguridad en carretera y la racionalización del consumo de carburante. Dicha formación tiene por finalidad profundizar y revisar los conocimientos adquiridos con la obtención del Certificado de Aptitud Profesional acreditativo de la cualificación inicial.

A fin de dar cumplimiento a la exigencia de formación continua, los conductores deberán superar un curso de una duración de 35 horas cada cinco años.

No obstante, dicho curso podrá realizarse en períodos discontinuos, siempre que éstos se impartan por un mismo centro autorizado, dentro de un mismo año natural y ninguno de ellos tenga una duración inferior a 7 horas.

En este supuesto, cada período efectuado por el conductor deberá ser tenido en cuenta en el cómputo total de su formación continua.

El curso de formación continua deberá seguirse, por primera vez, antes de que transcurran cinco años desde que se expidió el certificado de aptitud profesional acreditativo de la formación inicial, debiendo repetirse a partir de entonces, al menos, cada cinco años. Únicamente podrán realizar los cursos de formación continua previstos en este capítulo quienes, previamente, sean titulares del Certificado de Aptitud Profesional acreditativo de la formación inicial y se encuentren en posesión de un permiso de conducción en vigor de algunas de las categorías señaladas.

Los conductores que hayan dejado de ejercer la profesión y no dispongan de una tarjeta acreditativa de su cualificación profesional en vigor deberán seguir un curso de formación continua antes de reanudarla.

Los conductores que realicen transportes de mercancías o viajeros por carretera y hayan completado cursos de formación continua para una de las categorías de permisos estarán dispensados de seguir una formación continua para otra de las categorías de permiso de conducción de vehículos previstas en dicho artículo.

Centros de formación:

Los cursos necesarios para obtener la formación inicial, tanto ordinaria como acelerada, y la formación continua únicamente podrán impartirse en centros autorizados por las administraciones públicas competentes para el otorgamiento de autorizaciones de transporte público.

Aquellos centros que deseen impartir cualquiera de las modalidades de formación que se regulan en este real decreto, deberán solicitar la correspondiente autorización del órgano competente para el otorgamiento de autorizaciones de transporte público discrecional de viajeros y mercancías por carretera en el territorio correspondiente a su domicilio único o principal, acompañando su solicitud de cuanta documentación resulte necesaria para acreditar el cumplimiento de los requisitos.

Examinada la documentación presentada y comprobada la adecuación del centro a las exigencias de este real decreto, el órgano competente otorgará la autorización solicitada, que tendrá validez en todo el territorio nacional, y procederá a su inscripción en la sección correspondiente del Registro General de Transportistas y de Empresas de Actividades Auxiliares y Complementarias del Transporte.

El órgano competente podrá complementar el examen de la documentación presentada mediante la inspección material de las instalaciones del centro y la solicitud de otra documentación complementaria.

Sin perjuicio de lo dispuesto en los dos párrafos anteriores, si transcurriesen tres meses sin que la administración competente hubiese resuelto acerca de la solicitud formulada, se producirán los efectos previstos en el artículo 43 de la Ley 30/1992, de 26 de noviembre, del Régimen Jurídico de las Administraciones Públicas y del Procedimiento Administrativo Común.

Una copia de la autorización en que se ampare cada centro deberá encontrarse expuesta en lugar visible en la zona de recepción e información.

La validez de la autorización otorgada a un centro conforme a lo previsto en este real decreto estará condicionada al cumplimiento continuado de las condiciones exigidas para su otorgamiento.

Los centros autorizados estarán obligados a facilitar a los órganos administrativos la documentación que les sea requerida a estos efectos, así como la variación de los datos tenidos en cuenta para el otorgamiento de la autorización.

Cursos de formación:

Los cursos impartidos por un centro autorizado deberán ajustarse a un modelo previamente homologado por el mismo órgano administrativo que autorizó al centro.

Para que un curso modelo sea homologado, el centro deberá presentar una memoria en la que se contengan las especificaciones específicas.

Examinada dicha memoria, y una vez comprobado que el contenido del modelo de curso contempla la totalidad de las materias recogidas en el anexo I y que el personal docente y los medios propuestos, así como su duración, resultan adecuados a los fines perseguidos por este real decreto, el órgano competente dictará resolución homologándolo y procederá a inscribir dicha

homologación en la sección correspondiente del Registro General de Transportistas y de Empresas de Actividades Auxiliares y Complementarias del Transporte.

La validez de la referida homologación será de cinco años, si bien, el órgano competente, a petición del centro de formación, podrá prorrogarla por sucesivos periodos de cinco años cuando entienda que su contenido y características continúan siendo adecuados.

Cuando una misma persona física o jurídica fuese titular de diversos centros autorizados, podrá impartir en todos ellos los cursos que le hubieran sido homologados a cualquiera de los mismos, sin necesidad de una nueva homologación.

Respecto a la mecánica que seguirá el desarrollo de los cursos:

Los centros autorizados deberán comunicar, por vía telemática, al órgano competente en el territorio en que se ubiquen cada curso que vayan a realizar con, al menos, diez días de antelación a su fecha de iniciación.

Cualquier variación de los datos relativos a un curso inicialmente comunicado, deberá ser, asimismo, notificada por vía telemática al órgano competente.

Finalizado el curso, y con efectos del día de su finalización, el director docente del centro que lo haya impartido expedirá a cada alumno que lo haya seguido con aprovechamiento un certificado acreditativo de haber realizado la formación teórica y práctica exigidas sobre las materias objeto de curso y, simultáneamente, comunicará por vía telemática al órgano competente la finalización del curso y el listado de todos los alumnos que lo hayan superado, identificados por su nombre y apellidos y número de Documento Nacional de Identidad o, en su caso, del número de identificación del extranjero.

Recibida dicha comunicación, el órgano competente procederá a anotar en la sección correspondiente del Registro General de Transportistas y de Actividades Auxiliares y Complementarias del Transporte la realización del curso de que se trate por parte de los correspondientes conductores.

Los aspirantes a la obtención del certificado de aptitud profesional de un Estado miembro de la Unión Europea podrán obtener la cualificación inicial en España si tienen aquí su residencia habitual. Los aspirantes nacionales de un tercer país que realicen su actividad en una empresa establecida en España o a los que se haya expedido una autorización de residencia permanente o de residencia temporal y trabajo en España podrán obtener asimismo la cualificación inicial en España.

Los aspirantes que tengan su residencia habitual o trabajen en España podrán seguir aquí la formación continua.

Exámenes para la obtención del Certificado de Aptitud Profesional acreditativo de la cualificación inicial

Una vez finalizado el curso de formación, los aspirantes a la obtención del Certificado de Aptitud Profesional acreditativo de su cualificación inicial, deberán superar, en un plazo no superior a seis meses contados desde dicha finalización, un examen que versará sobre el contenido de las materias.

Los exámenes serán organizados por los órganos competentes para la expedición de las autorizaciones de transporte público discrecional de viajeros y mercancías por carretera en el territorio que se trate.

La convocatoria de exámenes, que se publicará en el boletín oficial correspondiente, deberá efectuarse, al menos, con un mes de antelación a la realización del primer ejercicio, abriendo un plazo de inscripción no inferior a quince días.

Deberán convocarse exámenes al menos seis veces al año, pudiendo el órgano competente publicar una vez al año todas las convocatorias referidas a éste, indicando los plazos de inscripción correspondientes a cada convocatoria.

Sin perjuicio de las convocatorias periódicas anteriormente señaladas, el órgano competente podrá constituir un tribunal y realizar un examen específico cuando así lo solicite un centro autorizado en el que hubiera finalizado un curso de cualificación inicial. En dicho supuesto, no podrá formar parte del tribunal ninguna persona ligada a dicho centro o a su titular ni a ninguna otra empresa o actividad con la que éste se encuentre relacionado.

Los aspirantes a la obtención de la cualificación inicial únicamente podrán concurrir a las pruebas que se convoquen y realicen por los órganos competentes en el territorio en que tengan su residencia habitual, con independencia del lugar en que hubieran realizado el curso preceptivo, salvo que hubieran obtenido autorización del órgano convocante en un territorio distinto por causa debidamente justificada.

Cuando, en su caso, el órgano convocante de las pruebas acuerde la constitución de varios tribunales que actúen en lugares diferentes, determinará, asimismo, las reglas de adscripción de los aspirantes a cada uno de ellos.

Concluida la corrección de los exámenes, el órgano competente dictará resolución reconociendo el cumplimiento del requisito de cualificación inicial a todos aquellos aspirantes que los hubiesen aprobado, expidiendo a su favor el correspondiente certificado de aptitud profesional y anotando dicha expedición en la sección correspondiente del Registro General de Transportistas y de Empresas de Actividades Auxiliares y Complementarias del Transporte.

Tarjeta acreditativa de la vigencia del Certificado de Aptitud Profesional del conductor

Junto al Certificado de Aptitud Profesional, el órgano competente expedirá a cada uno de los aspirantes que hubiesen aprobado el examen de cualificación inicial, la correspondiente tarjeta de cualificación, ajustada a las características señaladas en el anexo VI de este real decreto.

Dicha tarjeta se expedirá con un período de vigencia máximo de cinco años.

Cada vez que un conductor acredite haber superado un curso completo de formación continua conforme a lo previsto en este real decreto, el órgano competente, previa comprobación de que su permiso de conducción se encuentra vigente, le expedirá una nueva tarjeta de cualificación que sustituirá a la anterior y cuyo período de validez máximo alcanzará, asimismo, a los cinco años siguientes a la fecha en que hubiesen concluido las preceptivas 35 horas de formación.

La expedición de una nueva tarjeta de cualificación del conductor requerirá la retirada de la anterior.

La expedición de la tarjeta de cualificación profesional del conductor dará lugar a su inscripción en la sección correspondiente del Registro General de Transportistas y de Empresas de Actividades Auxiliares y Complementarias del Transporte.

Los conductores de otros estados miembros de la Unión Europea acreditarán su cualificación a través de cualquiera de los documentos permitidos al efecto por la Directiva 2003/59/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 15 de julio de 2003, relativa a la cualificación inicial y a la formación continua de los conductores de determinados vehículos destinados al transporte de mercancías o de viajeros por carretera.

Los conductores de terceros países que conduzcan vehículos que efectúen transportes de viajeros por carretera podrán demostrar que tienen la cualificación y la formación estipuladas en el presente real decreto mediante alguno de los siguientes documentos:

a) Si es titular del permiso de conducción de modelo comunitario, mediante este documento con el código comunitario inscrito en él.

b) La tarjeta de cualificación del conductor prevista en la que constará el código comunitario correspondiente.

c) Un certificado expedido por autoridad competente en el estado miembro de la Unión Europea donde tenga su residencia o esté establecida la empresa para la que presta servicios.

Los conductores obligados a estar en posesión del Certificado de Aptitud Profesional deberán llevar a bordo del vehículo en todo momento en que se encuentren conduciendo su tarjeta de cualificación profesional o, en su caso, el documento que, conforme a este artículo acredite su vigencia.



SERVICIO PÚBLICO DE EMPLEO



GOBIERNO DEL PRINCIPADO DE ASTURIAS

CONSEJERÍA DE INDUSTRIA Y EMPLEO