

ESTUDIO SOBRE LAS OCUPACIONES DE LOS SECTORES DE LOGÍSTICA Y TRANSPORTE EN ASTURIAS

INFORME DE RESULTADOS

SECTOR
TRANSPORTE



SERVICIO PÚBLICO DE EMPLEO



GOBIERNO DEL PRINCIPADO DE ASTURIAS

CONSEJERÍA DE INDUSTRIA Y EMPLEO

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 2/2005, 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

PRESENTACIÓN “ESTUDIO SOBRE LAS OCUPACIONES DE LOS SECTORES DE LOGÍSTICA Y TRANSPORTE EN ASTURIAS.”

El sector transportes en la UE ha venido experimentando un gran crecimiento en las últimas décadas, y sigue haciéndolo en la actualidad. Basten dos cifras muy significativas para ilustrar esta evolución: el transporte de mercancías por carretera en la Unión Europea aumentó casi un 50% por década desde 1970 y el transporte aéreo de pasajeros prácticamente se duplica cada diez años, y a lo largo de 2005 se experimentó, a pesar de las tensiones provocadas por los costes del carburante, un nuevo impulso de crecimiento.

Se calcula que la economía del transporte en la Unión Europea representa un 4% del producto nacional bruto de la Unión y proporciona empleo a más de un 5% de sus trabajadores. Todos los días, las industrias de los transportes y los servicios de la Unión Europea trasladan a 160 millones de personas desde sus hogares hasta sus lugares de trabajo, facilitan 115 millones de desplazamientos en el transcurso de la jornada laboral, transportan 63 millones de toneladas de mercancías y tramitan 17 millones de envíos de mensajes y paquetes, ordinarios y urgentes, además de atender a las necesidades de los viajes y el comercio más allá de las fronteras de la UE.

En lo que se refiere a España, se estima que las distintas actividades vinculadas al transporte (mercancías, viajeros, actividades auxiliares y postales) proporcionan empleo a más de 800.000 personas¹. Como hemos dicho, el transporte por carretera supone más del 65% de la actividad en términos de empleo y genera una facturación superior a los 20.000 millones de euros en 2.005².

Asturias aporta a esta estructura casi 22.000 empleos directamente vinculados al sector. La generación de empleo inducido en otros sectores económicos puede estimarse en otros 5.000 puestos de trabajo añadidos.

Se trata pues de un sector con gran incidencia en la economía, no sólo por lo que respecta al PNB y a la mano de obra, sino también en lo referente al comercio exterior, la balanza de pagos (el coste de la energía representa una importante proporción de nuestras cifras totales de importación) y, lo que no es menos importante, los impuestos.

Además de su estrecha relación con la actividad económica general, el sector de los transportes está estrechamente relacionado con otros campos como el turismo, el medio ambiente, el consumo de energía y la seguridad.

Durante la última década, las emisiones de CO₂ aumentaron casi un 40%. El transporte tiene repercusiones muy negativas en la calidad de la atmósfera además de aumentar los niveles de ruido y provocar la destrucción de hábitats naturales. Desde principios de la década de los noventa, la parte correspondiente al transporte en el consumo final total de energía ha superado a la de la industria, alcanzando un 35% (un 29% para el transporte por carretera y un 6% para los demás modos de transporte).

(1) INE, referencias sectoriales actualizadas de EUROSTAT.

(2) Notas de referencia sectorial Consultora DBK.

Desde la perspectiva de la seguridad, en 2.005, murieron en la UE casi 45.000 personas como consecuencia de accidentes de carretera, primera causa de mortalidad para las personas de menos de 40 años. Todas estas cifras muestran la creciente importancia que el transporte va adquiriendo en nuestra vida cotidiana, y no solo desde la perspectiva profesional o puramente económica.

A pesar de estas magnitudes que reflejan la importancia del sector, el transporte por carretera (que supone más del 65% de la actividad global del sector) precisa de un fuerte desarrollo organizativo y tecnológico para mejorar su coordinación, eficacia y eficiencia. De este desarrollo no solo depende su propio crecimiento sino también la competitividad general de nuestras empresas industriales y cargadoras. El servicio de transporte condiciona de manera directa y sustancial la capacidad comercializadora y exportadora de nuestro país y, en definitiva, condiciona la competitividad general de nuestra economía.

Para alcanzar estos objetivos el sector debe afrontar los siguientes retos:

- La fuerte y persistente atomización.
- El déficit de formación.
- La aplicación de las nuevas tecnologías en el sector.
- La tendencia hacia la externalización de servicios logísticos.
- El cambio de modelo energético.

Para avanzar en la cualificación de los profesionales que trabajan en este sector, es imprescindible conocer las consecuencias de las materias señaladas en las competencias profesionales que se requieren en la actualidad y las que se precisarán a medio plazo. Esta tarea debe realizarse con la colaboración de las entidades públicas y privadas que conocen el sector. De ahí el trabajo y la metodología que pone en marcha el Observatorio de las Ocupaciones, orientada a generar una reflexión dirigida a la toma de decisiones y al diseño de planes de acción que respondan a las necesidades detectadas en cada momento.

José Luis Álvarez Alonso
Director Gerente

Servicio Público de Empleo
Principado de Asturias

ESTUDIO SOBRE LAS OCUPACIONES DE LOS SECTORES DE LOGÍSTICA Y TRANSPORTE EN ASTURIAS

ÍNDICE	Pág.
<u>INTRODUCCIÓN: CARACTERIZACIÓN DEL SECTOR TRANSPORTE</u>	<u>13</u>
<u>0 :: OBJETIVOS Y METODOLOGÍA</u>	<u>16</u>
<u>1 :: EL TRANSPORTE Y LA LOGÍSTICA EN ESPAÑA Y LA UE</u>	<u>17</u>
<u>2 :: ESTRUCTURA FUNCIONAL DE LAS EMPRESAS DE TRANSPORTE: TIPOLOGÍA BÁSICA DE LOS PUESTOS DE TRABAJO EN LAS EMPRESAS DE TRANSPORTE</u>	<u>19</u>
<u>3 :: EL SECTOR TRANSPORTE EN ASTURIAS DESDE LA PERSPECTIVA DEL EMPLEO</u>	<u>18</u>
3.1. Empleo total en Asturias en el sector del transporte	29
3.2. Empleo Asalariado	32
3.3. Empleo Autónomo	33
3.4. Empleo en el transporte por comarcas	34
3.4.1 Año 2002	34
3.4.2. Año 2003	35
3.4.3. Evolución Año 2002-2003	36
3.5. Comparación del empleo en el transporte con el total del empleo por comarcas	37
3.5.1. Año 2002	37
3.5.2. Año 2003	38
3.6. Participación del empleo del transporte en el empleo total. Evolución 2002–2003, por comarcas	39
3.7. Correcciones al modelo de cuantificación de empleo a partir del parque de vehículos de transporte en Asturias y las Autorizaciones de Transporte	40
3.7.1. Parque de autobuses 1998–2002	40
3.7.2. Evolución del parque de autobuses por comarcas (1998-2002)	42
3.7.3. Parque de camiones por comarcas 1998 – 2002	43
3.7.4. Evolución del parque de camiones por comarcas (1998-2002)	45
3.7.5. Autorizaciones de Transporte en Asturias	47
CONCLUSIONES	53
<u>4 :: OFERTA Y DEMANDA DE FORMACIÓN EN EL SECTOR DEL TRANSPORTE EN LA UE, ESPAÑA Y ASTURIAS</u>	<u>55</u>
4.1. Situación de la formación en el sector Transporte en España y en el contexto UE	55
4.2. La Formación Profesional y en Transporte en el contexto UE	56
4.3. Breve referencia al Sistema Educativo en España (estructura general)	59
4.4. Estructura de la formación y las titulaciones relacionadas con el Transporte en ASTURIAS	62
4.4.1. Formación universitaria	62
4.4.2. Formación profesional reglada	62
4.4.3. Formación ocupacional	64
4.4.4. Formación continua	68
4.4.5. Certificado de Capacitación	69
4.4.6. Los Certificados de Profesionalidad	70
4.5. Oferta de formación en transporte en ASTURIAS	71
4.5.1. Formación ocupacional	71
4.5.2. Iniciativas de formación orientadas a los conductores autónomos. Itinerario formativo en el colectivo de transportistas autónomos	89
4.5.3. Especial mención a los 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	89

5 :: NECESIDADES DE FORMACIÓN Y EMPLEO EN EL SECTOR EN ASTURIAS	92
Planteamiento general, objetivos y resultados de las entrevistas de valoración	93
Opinión del Sector	93
5.2. Identificación de ocupaciones con mayor demanda de formación. Definición de tareas, funciones y competencias clave de cada ocupación. Formación asociada en cada caso	96
Conductor de camión pesado	97
Conductor de autobús	98
Operador de Tráfico de empresa de transporte de mercancías	99
Operador de Tráfico de empresa de transporte de viajeros	100
Responsable técnico de empresa de transportes (nuevas tecnologías y vehículos)	101
Administrativo de empresa de transportes de mercancías	102
Administrativo de empresa de transporte de viajeros	103
Gestor de almacén	104
Carretillero (y operario de pequeña excavadora)	105
Gestor de expediciones (puesto de trabajo en empresas cargadoras)	106
5.3. Demanda potencial de cada uno de estos empleos.	107
Comentarios particulares	109
6 :: DIEZ CONCLUSIONES	110
ANEXOS	111
ANEXO I. FICHAS DE COMPETENCIAS CLAVE EN FORMATO TRABAJASTUR	

INTRODUCCIÓN: CARACTERIZACIÓN DEL SECTOR TRANSPORTE

El sector del transporte está compuesto por una importante variedad de subsectores y grupos de actividad que presentan características bien diferenciadas y necesidades de personal y formación igualmente diferentes. Los distintos “modos” que componen las redes de transporte (transporte marítimo, transporte por carretera, aéreo y ferroviario) presentan también importantes diferencias que condicionan las tipologías de empleo y de formación y, por lo tanto, las necesidades específicas en materia de personal.

Pero dentro de esta gran familia de actividades que configuran el sector del transporte en general, el transporte por carretera es el más importante desde el punto de vista de la generación de empleo. Igualmente, desde el punto de vista de la actividad, el transporte por carretera supone el 67% del total de toneladas transportadas entre España y la UE y prácticamente 70% de la economía global que genera el sector en general¹.

Si consideramos el transporte por carretera como aquel sector de actividad que consiste en la prestación de servicios de transporte (traslado o desplazamiento físico de bienes o personas entre dos puntos), nos encontramos, a su vez, con una importante variedad de familias:

- Empresas prestatarias de servicios regulares de transporte de Transporte de viajeros.
- Empresas de transporte discrecional de viajeros.
- Empresas de transporte de mercancías:
 - carga completa
 - carga fraccionada
 - paquetería
 - distribución

Pero si ampliamos el sector del transporte incorporando otras actividades complementarias, en consonancia con el concepto amplio y moderno de Logística (el proceso completo desde el aprovisionamiento de mercancías hasta la entrega del producto al cliente final) y la creciente tendencia que experimenta el sector hacia la prestación de servicios de valor añadido complementarios al transporte (control, calidad, gestión de stocks, etc...), deberíamos considerar también otros servicios como:

- Agencia de Transportes.
- Gestión, manipulación y almacenamiento de mercancías (con toda su variedad de familias).
- Labores de estiba y acarreo de mercancías y otros servicios complementarios para facilitar la intermodalidad con otros modos de transporte (especialmente el transporte marítimo y ferroviario).
- Consultoría en materia de transportes.

Para entender pues el alcance de todos los servicios relacionados con el sector y las diferentes necesidades de formación que en él conviven, debemos contemplar muy diversos conceptos y realidades asociadas al sector transporte en sentido amplio:

- Conocimientos sobre organización de la cadena logística en un sistema de red intermodal.
- Conocimientos de infraestructura logística (Centros de Mercancías, Terminales Urbanas, Puertos Fluviales, etc.).
- Tecnologías de transporte, acarreo y transbordo.
- Aspectos comerciales y de marketing, que pueden afectar a una mejor gestión de la empresa de transporte, así como a la optimización de los recursos de que dispone.
- Ecología y medio ambiente, que incluye aspectos como polución, ruido, intrusión visual, etc.

(1) Informe sobre la actividad del transporte sobre las redes transeuropeas UE. Consultora ENCL (GB), año 2004.

- Tecnologías y aplicaciones telemáticas. Hoy en día, la Logística implica una importante carga telemática y de sistemas de información. En este sentido las posibilidades de las nuevas tecnologías para el desarrollo del transporte son innegables, tanto en transporte de viajeros como de mercancías. Con la aplicación de la Informática y la Telemática a la gestión del transporte se consiguen mejoras en diversos aspectos como: control de booking y billética (viajeros), reducción de los plazos de entrega y mejora de la información (mercancías), mejora del servicio al cliente, o el conocimiento y localización de los envíos (tracking). En la medida en que se refuerza la tendencia tecnológica se aumenta la competencia y se fomenta la concentración y competitividad empresarial y del sector en general.

Dada pues la complejidad y variedad de actividades que se engloban dentro del sector logística y transporte (multitud de variedades de agentes-proveedores, fabricantes, distribuidores, almacenistas, operadores logísticos, etc.-), es necesario adoptar en el presente estudio un enfoque de tipo generalista, sin perder de vista la necesaria especificidad de cada rama de actividad. No obstante, hemos dejado fuera actividades relacionadas con el transporte ferroviario, marítimo y aéreo toda vez que el transporte por carretera y las soluciones logísticas asociadas a éste, suponen el 79% de la actividad (empleo) generada en el sector. Igualmente se han dejado fuera algunas actividades específicas como los servicios de taxi y transporte sanitario.

El reflejo de las actividades de transporte y logística en las que centramos nuestro estudio, de acuerdo con nuestro régimen fiscal se presenta mediante los siguientes CNAE:

- 6021 Otros tipos de transporte terrestre regular de viajeros**
- 6023 Otros tipos de transporte terrestre discrecional de viajeros**
- 6024 Transporte de mercancías por carretera**
- 6311 Manipulación de mercancías**
- 6312 Depósito y almacenamiento**
- 6340 Organización del transporte de mercancías**
- 6321 Otras actividades anexas al transporte terrestre**

Finalmente hemos tenido en cuenta también otras características específicas del sector como, por ejemplo, la elevada atomización observada, especialmente entre vehículos pesados, con un elevado número de empresas (89,7%) con menos de tres vehículos y, obviamente, con muy pocos empleados en cada una de ellas. Esta estructura de la “fuerza de carga” en Asturias (en la línea de la que se observa en el resto de España) determina un sistema en el que el empleo autónomo está muy arraigado.

La atomización del transporte por carretera (con una gran capacidad de carga en manos de microempresas o autónomos) es una característica de sobra conocida por el sector y que, para algunos, supone un hándicap en el desarrollo del mismo. Desde el punto de vista de la formación y el empleo, no cabe duda de las implicaciones que este hecho conlleva, toda vez que sus necesidades son diferentes a las que presenta el colectivo de asalariados (trabajadores por cuenta ajena).

La situación a nivel nacional puede servir de ilustración: por un lado las grandes empresas se agrupan en torno a la CETM, patronal integrada en CEOE y que es mayoritaria en el sector, tanto por empresas asociadas (casi 34.000) como por vehículos (más de 121.000), y por otro lado, los autónomos y pequeñas empresas del sector, agrupados entorno a asociaciones como FENADISMER o FETRAMER, agrupando unos 60.000 vehículos. Las tradicionales diferencias entre estas entidades reflejan, en la práctica, las diferentes posiciones e intereses en el mercado del transporte. Los «grandes» (empresas del sector) frente los «pequeños» (autopatronos), con problemáticas y necesidades bien distintas. Estas diferencias alcanzan igualmente a las cuestiones relativas a las necesidades de formación y desarrollo del empleo en ambos grupos.

En el caso de Asturias², la atomización es algo superior a la media nacional, siendo mayor en vehículos ligeros (menos de 3.500 Kg) que en vehículos pesados. En el primer caso, la media de vehículos por empresa en Asturias es de 1,9 mientras que a nivel nacional es de 2,2 vehículos. En el caso de vehículos pesados (más de 3.500 Kg) la media de vehículos en Asturias es de 2,3 mientras que la media nacional se sitúa en los 3 vehículos.

Como hemos apuntado ya, desde el punto de vista de la formación y el empleo, uno de los problemas asociados a la atomización del sector consiste en la mayor dificultad de integración de los autónomos en planes de formación orientados a empleados por cuenta ajena. Por otro lado debe señalarse también la mayor dificultad para incorporar estos colectivos a sistemas de información y tecnológicos que les proporcionen mayor capacidad de organización, mayor eficiencia conjunta y, por lo tanto, mayor competitividad. La verdadera "oficina móvil" del autónomo es su propio vehículo lo cual implica mayores dificultades organizativas, comunicativas y de coordinación. En cualquier caso, por su importancia en el sector (número de unidades de transporte) deben tenerse en cuenta las necesidades específicas (formativas, tecnológicas y de apoyo) que presenta este colectivo dentro del sector.

En cuanto a la metodología utilizada para la realización del presente informe, se ha recopilado y analizado la información estadística disponible, a la fecha de inicio del mismo, sobre empleo, actividad del sector, vehículos y autorizaciones de transporte (estadísticas generales y específicas), completando y contrastando ese análisis de estos datos con estudios, información de revistas especializadas, y documentación existente relativa a la logística en Asturias y a nivel nacional. Igualmente, como elemento primordial del estudio, se ha buscado información cualitativa y opiniones de una serie de agentes representativos del sector.

(2) Informe sectorial sobre el sector ASETRA 2004.

0 :: OBJETIVOS Y METODOLOGÍA

El presente trabajo se plantea como objetivo principal la identificación de las distorsiones entre empleo y formación que pudieran estar afectando al sector del Transporte en Asturias. Como objetivos derivados se plantea la identificación de las carencias formativas en aquellos empleos en los que, existiendo capacidad de creación de empleo, no existe una formación adecuada o, existiendo oferta de formación, esta fuere dispersa o poco coordinada. Finalmente, nos planteamos como objetivo la definición de dichos puestos de trabajo (contenido, competencias clave y formación relacionada en cada caso).

Para alcanzar estos objetivos nos planteamos la siguiente metodología:

1. Análisis del empleo regional en el sector de transporte.

Para este análisis nos apoyamos, principalmente, en las estadísticas de SADEI como fuente pública de información. Por los períodos de tiempo manejados, analizamos las estadísticas de empleo hasta 2003 (a la fecha de inicio del presente trabajo aun no habían sido publicadas las estadísticas relativas a 2004).

Para la corrección del modelo de cuantificación del empleo en el sector recurrimos a los datos disponibles sobre parque de vehículos en Asturias, utilizando igualmente la información publicada por SADEI.

2. Análisis de oferta la formación sobre el transporte en la UE, España y Asturias.

Para el desarrollo de esta pieza del estudio obtuvimos información de fuentes públicas de INEN, Ministerio de Educación y Ministerio de Fomento, así como de fuentes privadas y estudios sectoriales. La elaboración propia de contenidos tiene un peso importante en esta parte del estudio. Para una mejor claridad en la exposición de los datos y resultados hemos diferenciado, por una parte, la formación destinada a los conductores y, por otra, la formación orientada a personal no conductor (cuadros técnicos, cuadros medios, administrativos, dirección, etc...). En lo referente al análisis de la oferta de formación, nos hemos centrado especialmente en el análisis de la formación ocupacional proporcionada por la denominada iniciativa FIP, toda vez que esta iniciativa se dirige de manera específica a la creación de empleo. Debe tenerse en cuenta que este apartado no se incluyen datos de cursos financiados por otros métodos o subvencionados con otros organismos públicos.

Igualmente, a fin de facilitar la comprensión de los diferentes niveles formativos que oferta el sistema educativo español, hemos incluido una breve reseña general sobre el sistema formativo español en la actualidad.

3. Determinación de aquellos trabajos con potencial de creación de empleo.

En esta parte del trabajo se busca revelar aquellos empleos que teniendo capacidad de crecimiento, presentan carencias en la oferta de formación. Para llegar a la propuesta de empleos con mayor potencial hemos mantenido diversas entrevistas con profesionales del sector (asociaciones, sindicatos, operadores de transporte y centros de formación públicos y privados). Para la realización de estimaciones sobre empleo hemos combinado métodos de elaboración propia con las opiniones obtenidas del sector.

4. Descripción de los puestos de trabajo y elaboración de fichas de competencias.

Para el desarrollo de este epígrafe se parte de la información obtenida de diversas fuentes, en materia de oferta de formación destinada al sector del transporte. A partir de estos datos se elabora una propuesta que ha sido expuesta igualmente a los interlocutores sectoriales.

5. Conclusiones. En este epígrafe se resumen las principales conclusiones relativas a contenido de los trabajos realizados.

1 :: EL TRANSPORTE Y LA LOGÍSTICA EN ESPAÑA Y LA UE

El sector de la logística y el transporte en general representa el 11,3% del PIB en España. El mercado español de la logística se mostró en los últimos años como uno de los más dinámicos de la Unión Europea. Concretamente, se estima que el gasto en logística en España se incrementó un 25% en el período 1996-2002, incremento claramente superior a la media comunitaria (19%)³.

Ese mayor dinamismo del mercado español permitió un ligero incremento de su participación en total del mercado de la UE (el gasto en logística en España en 2003 fue del 5,6% del total de la UE, frente al 5,3% del 1996), aunque aún se sitúa todavía lejos de la cuota de los principales países comunitarios: Alemania (con el 26% del total), Francia (19,6%), Reino Unido (18,4%) e Italia (11,4%).

El transporte por carretera, representa actualmente el 81,7% del tráfico interior de mercancías, frente a un 4,2% del ferrocarril y un 11,6% del transporte marítimo. El transporte de viajeros en autobús produce aproximadamente un 11,9%, frente al 5% del ferrocarril y el 3,5% del aéreo.

En relación a la externalización de las actividades logísticas, España se sitúa por debajo de los niveles de países desarrollados de nuestro entorno. Así, mientras que la externalización media en la UE (medida como el porcentaje que representa la subcontratación en el total del gasto en logística) se sitúa cercana al 30%, en España no llega al 20%.

Se prevé que el grado de externalización en España crezca hasta el 30-35% hasta 2008, con un incremento importante en el gasto en actividades logísticas. Se estima también que la media en la UE será del 40% en 2008. Esta línea de tendencia futura sitúa a España como uno de los países europeos con mayor potencial de crecimiento en materia de outsourcing logístico. Esta tendencia hacia la externalización de la logística de las empresas supondrá que el crecimiento de empleos en el sector llegará en mayor medida de las empresas prestatarias de servicios logísticos de valor añadido y presentaría un cierto estancamiento en la creación de empleo relacionado con las actividades internas de las empresas cargadoras (empresas que precisan contratar servicios de transporte y logísticos atender sus necesidades de aprovisionamiento o distribución).

El mercado logístico en España presenta todavía un buen potencial de desarrollo, habiéndose registrado en los últimos años un buen número de entradas de operadores logísticos extranjeros para explorar las posibilidades de nuestro mercado, provocando un paulatino proceso de internacionalización del sector. Este proceso parecía haberse ralentizado en el último año pero recientes movimientos (integración de ALSA en National Express) reflejan el mantenimiento de dicha tendencia.

En relación al subsector de los operadores logísticos de mayor dimensión (con una media empleo por empresa superior a los 100 trabajadores), a finales de 1999 se contabilizaban un total 119 empresas en España, que empleaban a 13.000 trabajadores (20% más que en 1997) y facturaron un total de 200.000 millones de pesetas (un 19% más que en 1997). Cataluña y Madrid constituyen los principales focos de actividad, existiendo un grado de concentración de la oferta relativamente elevado (los 10 primeros operadores tienen una cuota conjunta superior al 55%).

Siguiendo las pautas de la UE, España está desarrollando actuaciones y proyectos para potenciar la intermodalidad. El objetivo de todas las actuaciones públicas y privadas es promover la utilización de todas las modalidades de transporte alternativas al transporte por carretera, no obstante la participación de este modo de transporte en el sistema general se mantiene e incluso ha seguido incrementándose en los últimos tres años.

No obstante la intermodalidad presenta un futuro prometedor y una oportunidad de desarrollo también para el transporte por carretera. Las plataformas logísticas, las ZAL o los puertos secos, van extendiéndose por toda la geografía española, tomando como referencia en su desarrollo la tendencia europea de combinar distintos modos de transporte, pero ello no debe ser considerado como una amenaza para el transporte por carretera sino una aportación más a la mejora de la eficiencia del sistema de transporte en su conjunto.

(3) Serie de datos estimativos UE 2.003.

2 :: ESTRUCTURA FUNCIONAL DE LAS EMPRESAS DE TRANSPORTE: TIPOLOGÍA BÁSICA DE LOS PUESTOS DE TRABAJO EN LAS EMPRESAS DE TRANSPORTE

Los cambios sociales, económicos y políticos en el contexto empresarial afectan a la evolución de las empresas y más concretamente a la organización del trabajo. Estos cambios condicionan las ocupaciones y las cualificaciones que requieren los puestos de trabajo y las necesidades formativas asociadas.

La posición que ocupa el trabajador en la empresa, condiciona sus necesidades de formación así como el acceso a ella. La dimensión de las empresas es una variable a tener muy en cuenta, especialmente en el sector del transporte, ya que:

- Autónomos y pequeños empresarios son, al mismo tiempo, el conductor, el gerente y el propietario de la empresa. Están capacitados para conducir pero, con frecuencia, presentan carencias para adaptarse a las demandas actuales del sector.
- Los trabajadores autónomos (empresarios individuales) no tienen la misma facilidad para participar en cursos de formación; principalmente por falta de tiempo (el personal está muy ajustado a las necesidades de la empresa) y en muchos casos no se valora en su justo término la formación como una inversión a medio o largo plazo.
- Por su parte las grandes empresas cuentan con personal dedicado a determinadas tareas o funciones especializadas pero, en ocasiones, con carencias en determinados conocimientos específicos del sector o poco actualizados, raletizando la mejora de la eficiencia en la gestión del transporte.

No obstante, los principales niveles profesionales que componen este sector del transporte y la logística se encuentran definidos aunque, como hemos dicho, las empresas de menor tamaño fusionan distintos niveles y puestos de trabajo en una sola persona.

En la medida en que las empresas crecen su la actividad se incrementa, surge la necesidad de incorporar profesionales especializados para cada una de las funciones o niveles. La incorporación de profesionales adecuadamente formados para cubrir dichas necesidades es un importante condicionante del éxito de la empresa. De hecho, no son infrecuentes los ejemplos de empresas que han crecido, precisamente, sobre la base de una buena cualificación de sus principales directivos. A sensu contrario, las pequeñas empresas que carecen de la capacidad necesaria para destinar recursos a mejorar de foan continua la formación de sus empleados parecen condenadas a mantener su propia dimensión.

En definitiva, la estructura funcional de las empresas de transporte (grandes o pequeñas) es semejante puesto que, sencillamente, realizan, básicamente, las mismas funciones. Ahora bien, en las de mayor dimensión, las tareas (trabajos) se van diferenciando paulatinamente (especializándose) mientras que en las de menor tamaño se concentran en muy pocas personas (incluso en una sola). El solapamiento de las funciones es, por consiguiente, una realidad práctica en el sector y es algo que resulta no solo inevitable sino también muy 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 (sin contemplar los niveles o funciones más frecuentemente externalizados):

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

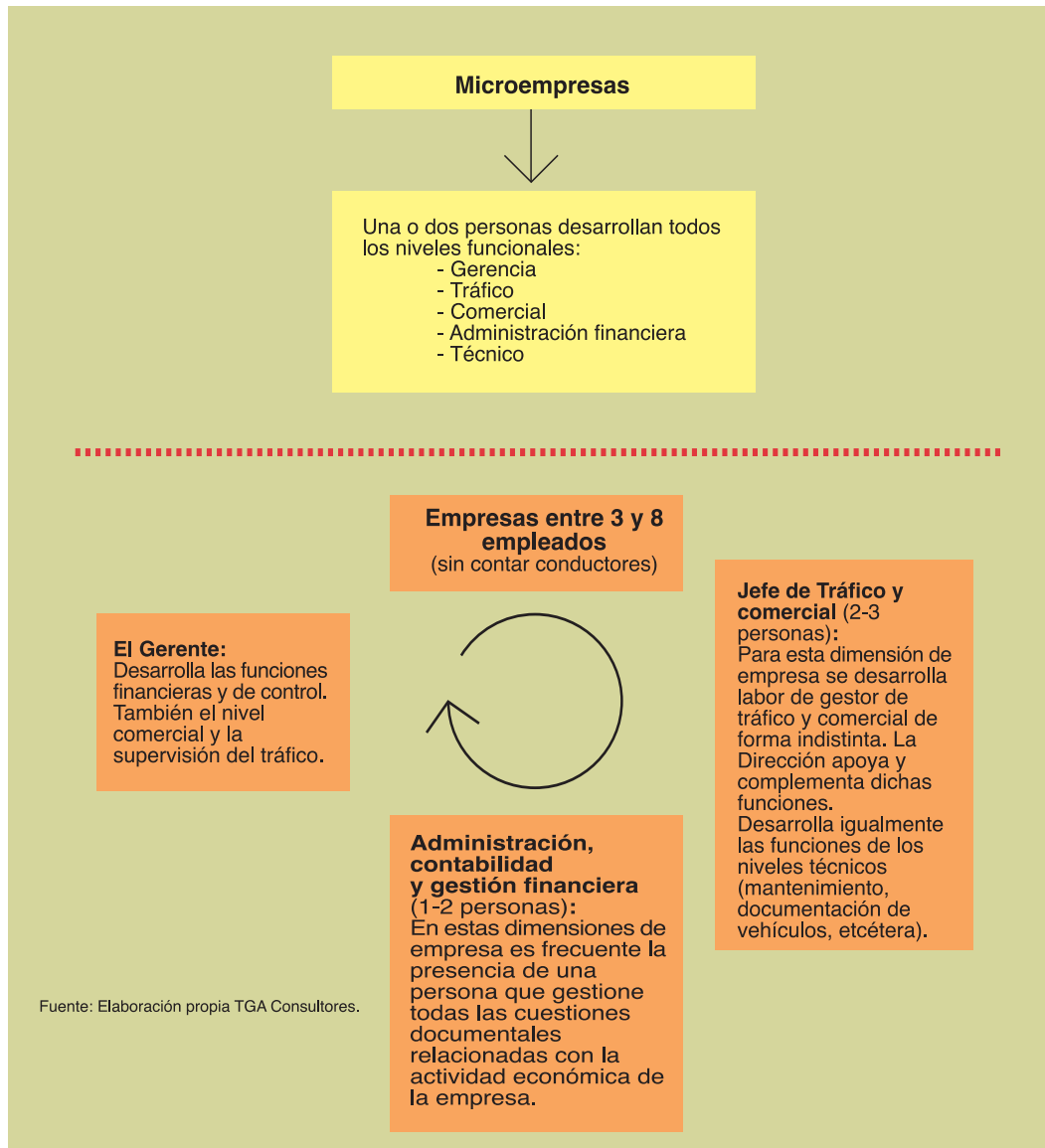
- Jefe de logística y expediciones.
- Gestor de almacén / plataforma.
- Gestor de expediciones
- Técnico de mantenimiento (fuera del ámbito del presente trabajo).

Aclaraciones sobre los niveles funcionales expuestos:

Como ya hemos mencionado, las empresas de menor dimensión presentan una estructura de organización en la que una misma persona desarrolla varios niveles de actividad. En un primer estadio de desarrollo la microempresa de transporte concentra todas las funciones o niveles enumerados en dos o tres personas.

A medida que la dimensión de la empresa va en aumento se van diferenciando los departamentos de forma paulatina, generalmente de acuerdo con el siguiente esquema⁴:

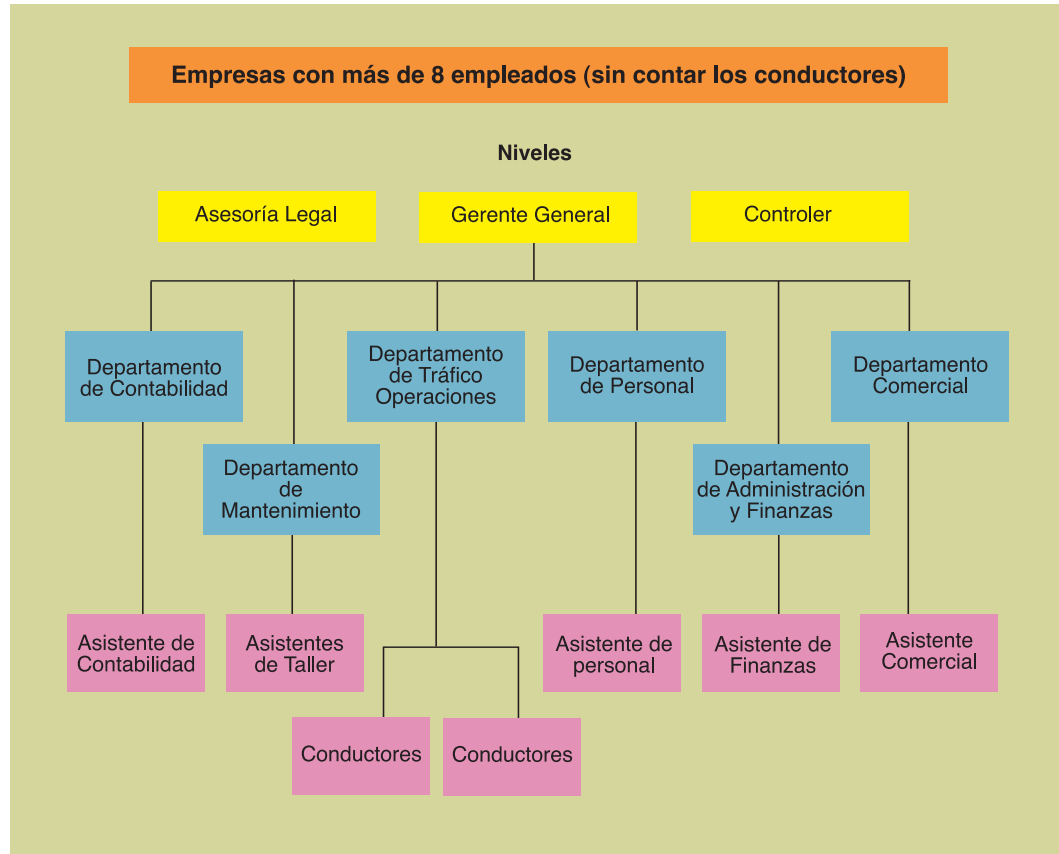
(4) Gráficos de elaboración propia TGA Consultores.



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

(gráfico 2)

Fuente: Elaboración propia TGA Consultores.



Exponemos a continuación los esquemas de las principales tareas y conocimientos que deben concurrir en los puestos de trabajo de los diferentes niveles descritos, considerando organigramas de empresas en el segundo y tercer grupo desde el punto de vista de la dimensión⁶.

Todas las tablas⁷ presentadas han sido elaboradas teniendo en cuenta la recopilación de opiniones de profesionales del sector.

(6) No se analiza en este epígrafe el trabajo de Conductor (en sus diferentes modalidades) ni otros puestos de trabajo que se ha detectado demanda potencial de empleo y formación ni tampoco los que con mayor frecuencia son objeto de externalización. Los puestos para los que se han detectado mayor potencial de creación de empleo serán analizados con mayor detalle en posteriores epígrafes, incluyendo la definición de los mismos, las competencias clave, la formación requerida y la formación complementaria.

(7) Tablas de elaboración propia TGA Consultores.

(tabla 1)

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 superior..
	2. Control de recursos humanos y principales proveedores.	2. Gestión económica y financiera. Recursos humanos. Prevención 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

(tabla 2)

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

(tabla 3)

NIVEL	TAREAS	CONOCIMIENTOS
Jefe Tráfico (Funciones específicas en empresas de mayor dimensión)	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.	1. Debe conocer la capacidad real de la empresa y criterio sólido respecto a la disponibilidad de unidades de transporte en cada momento. Nivel recomendado de acceso: diplomado.
	2. Contratación 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. Coordinación general de los operadores de tráfico	3. Deberá tener o adquirir conocimientos sobre modos de transporte alternativos.
	4. Elaboración de estadísticas relacionadas con el movimiento de las unidades de transporte.	4. Diferenciará las necesidades de las unidades de transporte para cada tipo de mercancía.
	5. 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 que en su caso fuera de aplicación.
		7. Cada vez más es necesario el conocimiento de Idiomas, principalmente si el ámbito de la empresa es internacional o desarrolla tráficos internacionales.

(tabla 4)

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.

(tabla 5)

NIVEL	TAREAS	CONOCIMIENTOS
Operador de Tráfico (explotación) (funciones específicas en empresas de mayor dimensión)	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.	1. Debe conocer la capacidad real de la empresa y de la disponibilidad de unidades de transporte.
	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.	2. Debe adquirir capacidad de mando (orientado al cliente interno) y habilidades comerciales (cliente externo).
	3. Coordinación general de los operadores de tráfico.	3. Deberá adquirir conocimientos sobre modos de transporte alternativos.
	4. Elaboración de estadísticas relacionadas con el movimiento de las unidades de transporte.	4. Diferenciará las necesidades de transporte para cada tipo de mercancía
	5. 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 y contribuirá a su aplicación.
		6. Aplicará el sistema de Calidad que en su caso fuera de aplicación.
		7. Precisaré de Idiomas, principalmente si el ámbito de la empresa es internacional o desarrolla tráfico internacional.

(tabla 6)

NIVEL	TAREAS	CONOCIMIENTOS
Asistente de empresa de transporte: Administrativo de 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
	2. Elaboración de nóminas y gestión de trámites con 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 transporte, fiscalidad y contabilidad.
	5. Usuario habitual de programas informáticos específicos para la función administrativa.	5. Idiomas.

Además de los niveles y competencias descritos, existen tres 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 puestos son:

- Especialista en transporte de Mercancías Peligrosas (asociado al certificado ADR).
- Consejero de Seguridad (prevencionista).
- Responsable de Logística.
- Responsable de Mantenimiento de Flotas.

Los dos primeros responden a la necesidad legal de disponer de profesionales con la titulación correspondiente (título de mercancías peligrosas y prevencionista en grado medio o superior).

La función de prevencionista no suele desempeñarse con carácter exclusivo, es decir, la persona que en su caso aporta la titulación desarrolla además otras funciones en la empresa de forma que la labor prevencionista pasa a un segundo plano desde la perspectiva de la dedicación del empleado a la empresa. Por otra parte se trata de una función que es igualmente objeto frecuente de externalización, mediante su inclusión como servicio contratado a las mutuas o aseguradoras de accidentes de trabajo o a los denominados servicios de prevención ajenos (mínima presencia de estos últimos en el sector).

En cuanto al puesto de responsable de logística, 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 ofrecer servicios de valor añadido relacionados con el almacenamiento y/o la gestión de la distribución, packaging, control de stocks, etc. En la medida en que en la empresa de transportes comienza a dimensionar dicha área de negocio resulta necesario cubrir dicha función. Este es uno de los empleos para los que hemos detectado potencial de creación de empleo (considerado dentro del grupo de empresas prestatarias de servicios logísticos y manipulación de mercancías).

Finalmente, respecto al puesto de Responsable de Mantenimiento de Flotas, se trata de un empleo que se centra principalmente en el aseguramiento operativo y funcional de los vehículos (unidades de transporte) e infraestructuras. 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 6 u 8 vehículos (en caso de vehículos pesados), comienza a resultar interesante para las empresas 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 (se cual sea su dimensión). En este sentido, tal y como luego se verá, hemos detectado también un cierto campo de creación de empleo, configurando la función que hemos definido como "Responsable Técnico de Empresa de Transportes".

3 :: EL SECTOR TRANSPORTE EN ASTURIAS DESDE LA PERSPECTIVA DEL EMPLEO

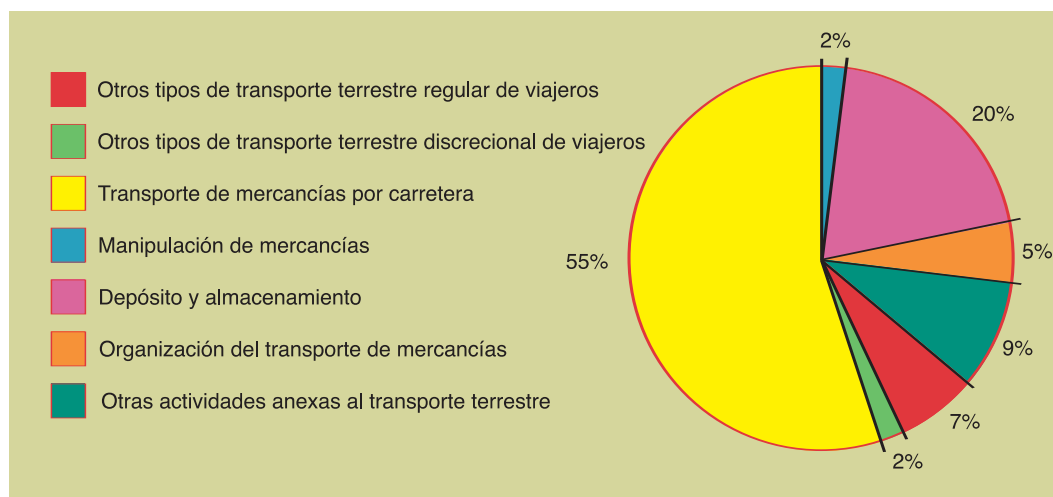
Tomando como fuente la base de datos del grupo Infotel, el número de Pymes (entre 9 y 50 empleos) en el sector transporte y logística presentaría el siguiente perfil (clasificadas por CNAE)⁸:

Código CNAE	Descripción CNAE	Número de empresas
6021	Otros tipos de transporte terrestre regular de viajeros	19
6023	Otros tipos de transporte terrestre discrecional de viajeros	7
6024	Transporte de mercancías por carretera	156
6311	Manipulación de mercancías	6
6312	Depósito y almacenamiento	56
6340	Organización del transporte de mercancías	15
6321	Otras actividades anexas al transporte terrestre	25
		284

Perfil de las empresas de transporte en Asturias

(gráfico 3)

Fuente: Base de datos de empresas de Grupo Infotel. No incluye autónomos. Nivel de precisión del 92%.



Por su parte, tomando como fuente el Ministerio de Fomento⁹, el número de empresas en Asturias sería de 7.707 (personas Jurídicas) y 4.535 (personas físicas o autónomos), según se refleja en la siguiente tabla:

(8) Fuente: Base de datos de empresas de Grupo Infotel. No incluye autónomos. Nivel de precisión del 92%.

(9) Datos a diciembre de 2005.

(tabla 7)

Comunidad autónoma	Persona Física	Persona Jurídica	Herederos Forzosos	Comunidad de Bienes	Cooperativas	TOTAL
Andalucía	61.131	33.287	23	225	122	94.788
Aragón	12.156	8.590	11	949	6	21.712
Asturias	7.707	4.535	2	44	6	12.294
Baleares	6.010	5.251		510	3	11.774
Canarias	27.470	9.556	1	481	30	37.538
Cantabria	4.983	3.067	3	103		8.156
Castilla y León	25.482	15.715	12	1.820	37	43.066
Castilla- La Mancha	19.846	14.191	11	1.478	54	35.580
Cataluña	49.386	33.198	193	523	45	83.345
Ceuta	71	94		2		167
Extremadura	8.539	4.248	3	582	33	13.405
Galicia	20.756	15.324	9	761	23	36.873
La Rioja	3.340	2.400	1	302		6.043
Madrid	33.773	22.808	20	112	4	56.717
Melilla	126	93		6		227
Murcia	10.704	8.226	2	537	51	19.520
Navarra	5.426	4.703		152	14	10.295
País Vasco	14.768	10.129	6	1.053	19	25.975
Valencia	26.276	23.702	8	928	36	50.950
TOTAL	337.952	219.117	305	10.568	483	568.425

Todo ello refleja el grado de Atomización del sector, tanto a nivel nacional como en Asturias, en donde la media de vehículos por empresa se sitúa entre 2 y 3.

En lo que respecta al volumen de empleo, en el año 2003 (datos SADEI) la actividad daba empleo a un total de 21.861 personas¹⁰, de las que 16.078, eran personas asalariadas y solamente 5.783 eran autónomos, representando el 73,55% y el 26,45% respectivamente.

Siendo ésta la cifra con valor estadístico manejada, podría deducirse que la atomización en Asturias es algo inferior a la media nacional. Con carácter general también podría considerarse que el porcentaje de autónomos es algo superior en la modalidad de transporte en vehículos ligeros que en la de vehículos pesados.

En lo que respecta al transporte de viajeros el nivel de atomización es también intenso en Asturias, a pesar de la mayor concentración de empresas que podría generar la mayor empresa

(10) Fuente: SADEI 2003.

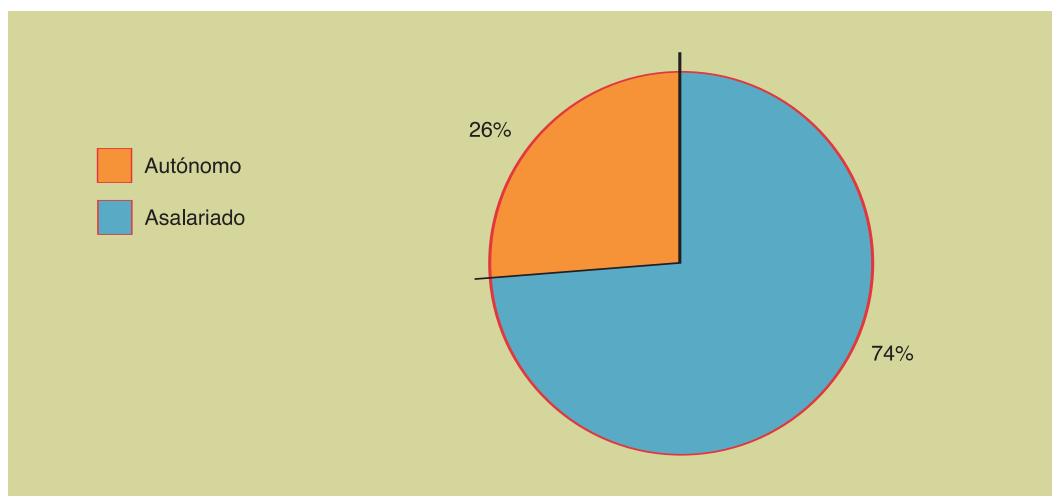
de la región, ALSA (Grupo). Esta atomización es superior entre las empresas que prestan servicios de transporte discrecional que entre empresas prestatarias de servicios de línea regular.

Por otra parte, el desfase observado entre el número de trabajadores y el número de unidades de transporte (vehículos) refleja una distorsión que invita a realizar algunas correcciones en el modelo de cuantificación del empleo en el sector, cuestión a la que nos referiremos al final de este epígrafe.

Empleo Transporte Asturias 2003

(gráfico 4)

Fuente: SADEI.



3.1. Empleo total en Asturias en el sector del transporte

La evolución del empleo total desde 1986 está marcada por dos mínimos que se corresponden al año 1990 y a 1996. En el año 1986 constaban un total de 20.459 personas que realizaban su actividad laboral en el transporte, en el año 1989 esta cifra ascendió a 20.901, para bajar a 19.377 en 1990, a partir de este año se fue incrementando el número de personas que empleaba, hasta alcanzar los 20.822 empleos, en el año 1993, a partir de este momento se produce otro retroceso que dura hasta el año 1996, en el que el empleo se reduce hasta los 17.665 efectivos, a partir de este momento la cifra de empleo crece hasta el último dato conocido, que es en 2003 y se alcanzan los 21.861 empleos, como ha quedado indicado.

Debe señalarse que la evolución del empleo en el sector no es directamente proporcional al crecimiento de la facturación en el sector.

Por la especial estructura de costes de estas empresas (condicionadas por el incremento del coste del carburante más que ninguna otra actividad, toda vez que el combustible es su principal "materia prima"), los desfases entre el incremento de facturación y la creación de empleo pueden ser especialmente acusados, sin guardar proporcionalidad. En este sentido, en determinados períodos de tiempo (crisis energéticas), solo se puede hablar de crecimiento de empleo en el sector cuando se obtienen crecimientos de facturación bastante por encima del incremento del IPC. Además del efecto negativo de incremento de precio de los carburantes, existen otras razones:

1. Los precios de comercialización de los servicios de transporte, principalmente los que llegan al colectivo de autónomos con vehículos pesados, se incrementan con mayor retraso (y en ocasiones en menor medida) que en el caso de las empresas de transporte de mayor dimensión y,

generalmente, tras superar conflictos sociales que representan el punto de partida de un incremento tarifario que solo algunos meses después supondría un incremento efectivo de los precios. El alto grado de intermediación¹¹ que tienen las cargas (intervención de agencia) y las comisiones intermedias, contribuyen igualmente a agudizar este efecto.

2. El incremento de la facturación depende, por un lado, del incremento de los precios comerciales por kilómetro (que, como hemos dicho, alcanza a los autónomos en menor intensidad y con mayor retraso) y, por otro lado, del eventual incremento en el número de servicios o kilómetros contratados. Ambas circunstancias no siempre se traducen en un incremento de empleo, toda vez que la eficiencia del sistema actual es baja¹² y, por lo tanto, mejorable, considerando que una situación de mantenimiento de los niveles de empleo.

3. El transporte regular de viajeros se beneficia de incrementos tarifarios más planificados, amparados por en el régimen público de explotación o concesión administrativa y otras figuras tuteladas por la Administración que tienden a garantizar el equilibrio de explotación. Por otra parte la oferta de plazas supera en muchas líneas asturianas la demanda real de viajeros por lo que el sistema de transporte asturiano presentaría todavía cierta capacidad de crecimiento (en términos de viajeros/kilómetro) sin necesidad de incrementar la dotación de personal. Es de señalar que Asturias venía perdiendo viajeros en transporte público de viajeros hasta 1.998 y que desde esa fecha se han venido experimentando leves crecimientos en la ocupación, especialmente sostenida en el transporte urbano.

4. En lo que se refiere al transporte de mercancías, durante el pasado año 2004 los incrementos medios de los costes de transporte por carretera fueron del 8,26 por ciento, resultado del aumento de todas las partidas que configuran la estructura de costes, en la que el carburante supone una media del 35% de los costes totales¹³, destacando de forma muy especial el apartado correspondiente al aumento del precio del gasóleo. Así pues, un incremento teórico de los precios de los servicios en el entorno del 6,5-7% únicamente permitiría recuperar el equilibrio de explotación anterior a la subida experimentada, sin que ello implique necesariamente efectos directos y positivos sobre la creación de empleo.

Por las razones antedichas, en el plano teórico, podría darse incluso una situación en la que se produjeran incrementos de facturación superiores a dos puntos por encima del IPC sin que con ello asitiéramos a incrementos relevantes en el empleo generado. Si se contempla en este análisis la incidencia del incremento del precio de carburantes experimentado en los últimos dos años podemos deducir que incluso considerando incrementos de facturación (ventas de servicios) por encima de los porcentajes citados seguiríamos igualmente registrando oscilaciones mínimas en materia de empleo.

Así pues, ante la volatilidad de la relación entre crecimiento del sector (ventas) y el crecimiento del empleo, debemos planteamos el análisis del empleo en el sector como una realidad independiente del crecimiento de la facturación o de las tendencias de los precios en el sector transporte, buscando otros parámetros que permitan un análisis estabilizado, como el PIB. Sobre esta cuestión, nos ocuparemos en detalle al analizar las perspectivas de creación de empleo en el sector, en el epígrafe **5.3. Demanda potencial de cada uno de estos empleos.**

(11) La intermediación de los contratos de carga por medio de las agencias de transporte alcanza al 73% del total de viajes realizados en nuestro país. El margen de Agencia reduce los ingresos del transportista autónomo en proporción al precio total del viaje.

(12) Según el estudio sobre competitividad del sector realizado por la CETM en 2001, el porcentaje de km en vacío y fuera de ruta en el sistema de transporte español (mercancías por carretera) supera el 10%. En el mismo sentido, la herramienta de cálculo de costes ACOTRAM 2005 parte de un estimación del 10% solo en km. en vacío (sin contemplar los km. fuera de ruta que igualmente suponen costes improductivos para las empresas de transporte). Estos parámetros reflejan en buena medida el nivel de ineficiencia que refleja el sector y, por lo tanto, su capacidad de mejora.

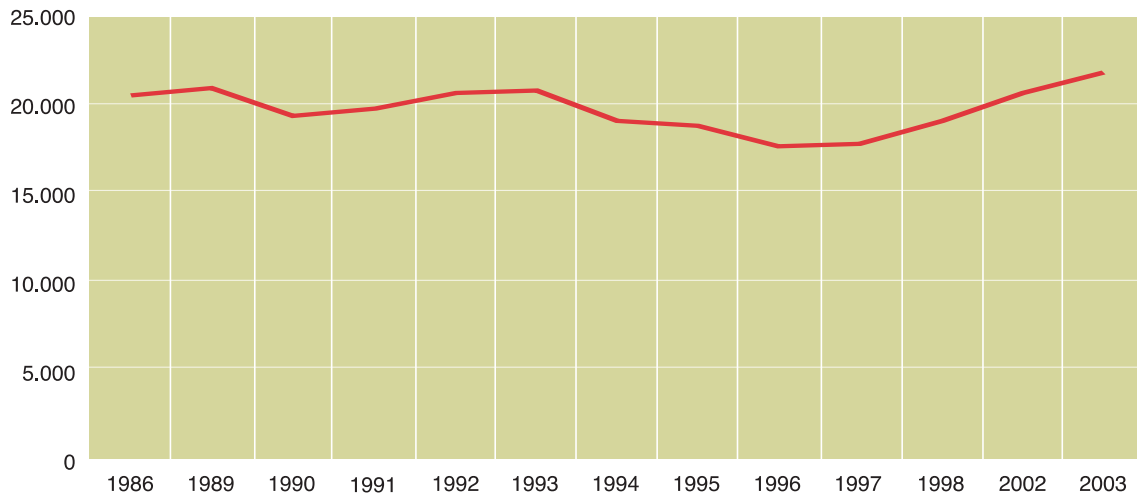
(13) Ministerio de Fomento. Observatorio de costes 2004.

En cuanto a los parámetros sobre empleo actual en el sector, además de los datos estadísticos ofrecidos por diferentes instituciones (nuestro trabajo se apoya en las referencias de SADIM), deben tenerse en cuenta otros factores que podrían indicar que el sector genera un mayor número de empleos. En este sentido el dato sobre el parque de vehículos, toda vez que las unidades de transporte utilizadas en el transporte por carretera exigen, al menos, de un conductor asignado para su explotación normal, debe ser también considerado. Por último, el número de Autorizaciones de Transporte debe analizarse para valorar el empleo total que genera en su conjunto un sector que invade otras actividades relacionadas con la actividad empresarial (comercial e industrial) en su conjunto, llenando más allá de la actividad específica de las empresas de transporte.

Las cifras sobre empleo total en el sector se presentan en la siguiente gráfica:

Evolución empleo total en el transporte. Asturias 1986-2003.

(gráfico 5)



Destacable:

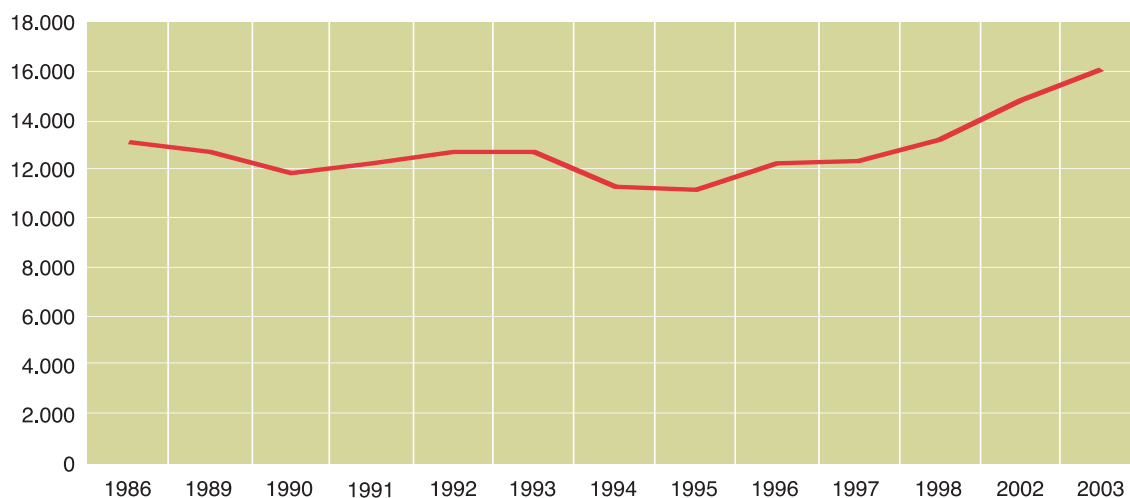
La evolución del empleo total está marcada por dos mínimos que se corresponden al año 1990 y a 1996. En 1996 se reduce hasta los 17.665 empleos efectivos. A partir de este momento la cifra de empleo crece hasta el último dato conocido, que es en 2003 y se alcanzan los 21.861 empleos.

3.2. Empleo Asalariado

Respecto al empleo asalariado se debe de mencionar que en 1986 ocupaba a 13.051 personas, la tendencia comienza a descender hasta el año 1990 (se alcanzan los 11.845 empleos), a partir de este año se incrementa el empleo hasta el año 1992 en el que se alcanzan 12.737 empleos. A partir de esta fecha se observa una disminución que dura hasta el año 1995, cuando se alcanzan los 11.140 empleos. Desde este momento el número de empleos aumenta hasta llegar a 16.708 en el año 2003.

Evolución empleo asalariado en el transporte. Asturias 1986-2003.

(gráfico 6)



Destacable:

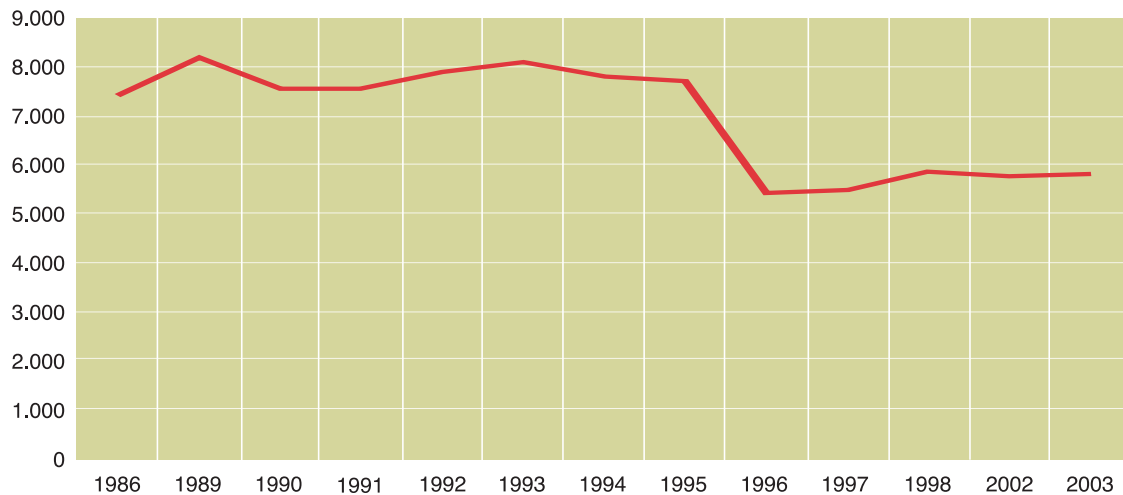
A partir de 1992 se observa una disminución que dura hasta el año 1995, se alcanzan los 11.140 empleos. A partir de este año y hasta 2003 el número de empleos aumentan hasta llegar a 16.708 en el año 2003.

3.3. Empleo Autónomo

La evolución del empleo autónomo presenta un incremento continuado entre el año 1986 y 1989, pasándose de 7.408 a 8.201 empleos. Entre este año y el siguiente, se observa una caída en el empleo hasta reducirse a los 7.532 empleos en 1990. Después experimenta un incremento hasta el año 1993, en el que se alcanzan los 8.100, entre este año y 2003 se observa una reducción que al menos dura hasta el año 2003, situándose la cifra en 5.783 empleos.

Evolución empleo autónomo en el transporte. Asturias 1986-2003.

(gráfico 7)



Destacable:

En el año 1993, se alcanzan los 8.100, entre este año y 2003 se observa una reducción en el empleo que al menos dura hasta el año 2003, situándose la cifra en 5.783 empleos.

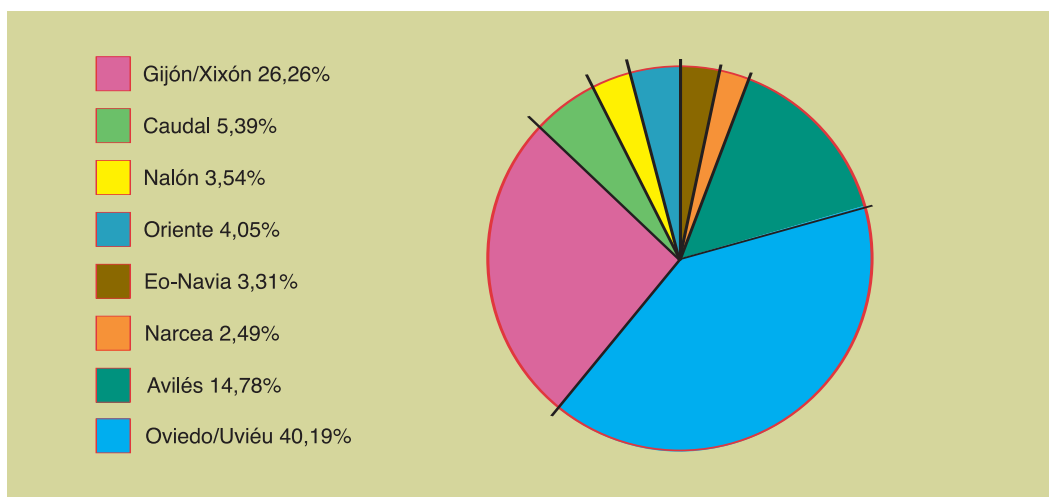
3.4. Empleo en el transporte por comarcas

3.4.1. Año 2002

En el año 2002 los 20.641 empleos en el sector del transporte en la Comunidad Autónoma de Asturias se distribuían de forma que el mayor número se localizaba en la comarca de Oviedo con 8.296, representando el 40,19% del total. En orden de importancia le seguía la comarca de Gijón con 5.420, el 26,26%, la comarca de Avilés en la que constaban 3.050 empleos (que suponían el 14,78%) y, por detrás de estos, la comarca del Caudal (1.112 empleos, el 5,39%), la comarca del Oriente con 835 empleos (el 4,05%), la comarca del Nalón con 731 empleos, el 3,54%, la comarca Eo-Navia con 683 empleos, el 3,31% y, por último, la comarca de Narcea, en la que constaban 514 empleos, el 3,31% restante.

Distribución por comarcas empleo en el transporte 2002.

(gráfico 8)



3.4.2. Año 2003

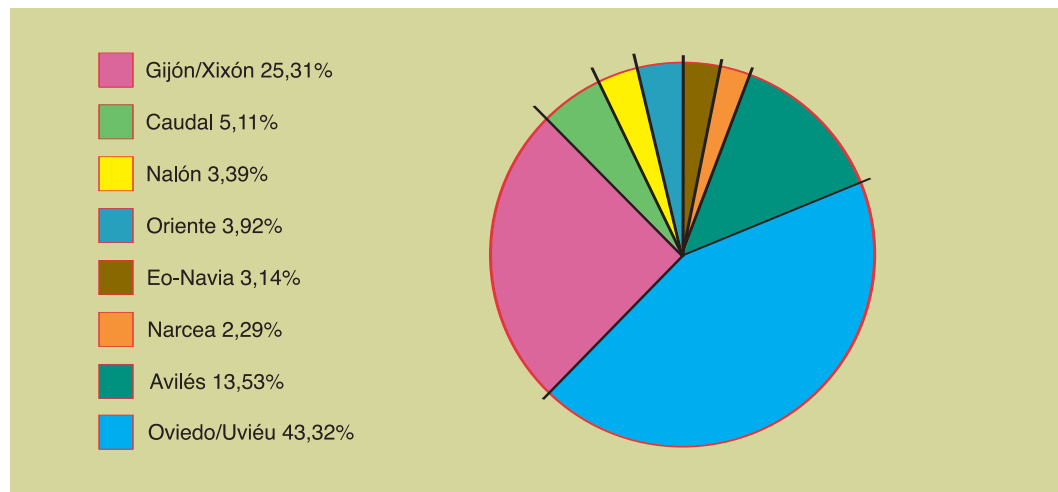
En el año 2003, al igual que el año anterior, se mantenía el mismo orden de importancia en la participación de empleos por comarcas.

En primer lugar la comarca de Oviedo en la que había 9.470 empleos, que suponían el 43,32%, la comarca de Gijón con 5.533 empleos, el 25,31%, la comarca de Avilés con 2.957 empleos, representando un 13,53%.

Con unas magnitudes menores estaban la comarca del Caudal con 1.118 empleos, el 5,11%, ya por último con unos parámetros significativamente inferiores, se sitúa la comarca del Oriente con 856 empleos, el 3,92 %, la comarca del Nalón, en la que constaban 741, el 3,39%, la comarca de Eo-Navia, con 686 empleos, el 3,14% y por último la comarca de Narcea, en la que constaban 500 empleos, que suponían el 2,29% restante.

Distribución por comarcas empleo en el transporte 2003.

(gráfico 9)



3.4.3. Evolución Año 2002-2003

Entre los años 2002 y 2003 el volumen total de empleo en la actividad considerada pasa de 20.641 (año 2002) a 21.861 (en 2003), esto supone un aumento de 1.220 empleos, que representan un incremento del 5,91%.

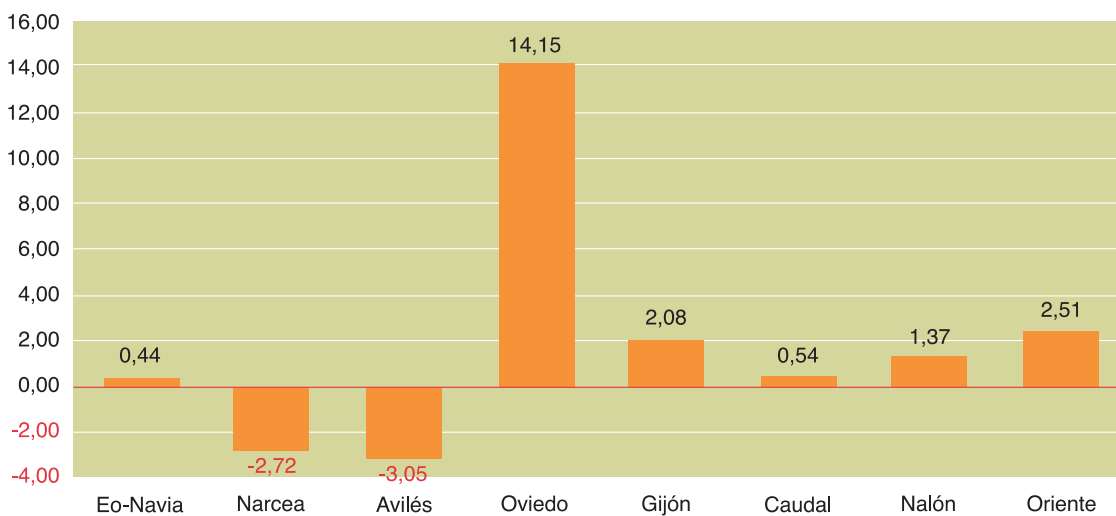
Observando la situación por comarcas se puede decir que en todas ellas se experimenta un incremento en el número de empleos, excepto en dos: Avilés y Narcea.

Entre las comarcas que han experimentado incremento de empleo se encuentran, por orden de importancia: la comarca de Oviedo con un incremento de 1.174 empleos, que suponen un 14,15%, en la comarca de Gijón se producen 113 empleos más, el 2,08%, en el Oriente el aumento es de 21 empleos que suponen el 2,51%, la comarca del Nalón se adquieren 10 empleos, el 1,37%, en la comarca del Caudal el aumento es de 6 empleos, el 0,54%, por último en la comarca de Eo-Navia constan solo tres empleos más, lo que supone un 0,44%.

Entre las comarcas que han perdido empleo en la actividad, se observan dos: Avilés con una pérdida estimada en 93 empleos, -3,05%, y la comarca del Narcea en la que se pierden 14 empleos, lo que supone un decremento del -2,72%.

Evolución del empleo en el transporte por comarcas (en porcentajes). 2002-2003.

(gráfico 10)



3.5. Comparación del empleo en el transporte con el total del empleo por comarcas

3.5.1. Año 2002

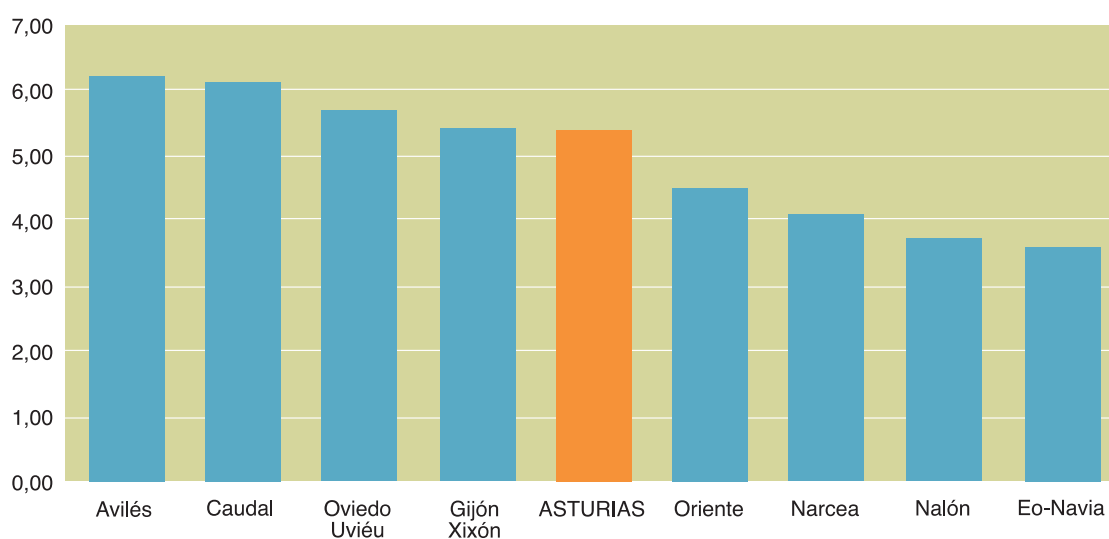
En el conjunto de la Comunidad Autónoma en el año 2002, el volumen total del empleo ascendía a 381.986 empleos, mientras que en la actividad del transporte la cifra era de 20.641 empleos, estos representaban sobre el total el 5,40%.

Si pasamos a observar esta situación por comarcas se observa que el empleo en el sector transporte, sobre el total del empleo existente, representa en la comarca de Avilés el 6,22%, un 0,82% por encima de la media registrada en la Comunidad Autónoma en su conjunto. En orden de importancia le sigue la comarca del Caudal, con el 6,14%, un 0,74%, por encima del conjunto asturiano, le sigue la comarca de Oviedo, con un 5,71%, que implica un 0,31%, por encima de la media de la Comunidad Autónoma, y Gijón, con un 5,42%, que es un 0,02% por encima del total de Asturias.

Con porcentajes inferiores a la media del conjunto de Asturias aparecen: la comarca del Oriente (con el 4,51%), la comarca del Narcea (con el 4,10%), la comarca del Nalón (con el 3,74%) y, por último, la comarca de Eo-Navia (con el 3,60%).

Representación del empleo sobre el total del empleo en transporte por comarcas en Asturias. 2002.

(gráfico 11)



Destacable:

En el año 2002 los 20.641 empleos que había en Asturias se distribuían así:

la comarca de Oviedo con 8.296, representaban el 40,19%

la comarca de Gijón con 5.420, el 26,26%

la comarca de Avilés en la que constaban 3.050 empleos que suponían el 14,78%,

por debajo:

la comarca del Caudal en la que había 1.112 empleos, el 5,39%

la comarca del Oriente con 835 empleos, el 4,05%,

la comarca del Nalón con 731 empleos, el 3,54%,

la comarca Eo-Navia con 683 empleos, el 3,31%

Narcea con 514 empleos, representando el 3,31% restante.

3.5.2. Año 2003

En el conjunto de Asturias en este año, el volumen total del empleo ascendía a 386.887 empleos, en el transporte alcanzó los 21.861 empleos, estos representaban sobre el total el 5,65%, lo que supone un incremento de este porcentaje respecto al empleo total, por comparación con el año 2002, del 0,23%.

Si observamos la situación por comarcas, se aprecia que la comarca de Oviedo presenta también el mayor porcentaje de empleos (respecto al total de empleos de todos los sectores) alcanzando un 6,39% del total de los empleos de la comarca.

En segundo lugar se sitúa la comarca del Caudal con un 6,34%, y la comarca de Avilés con un 5,97%.

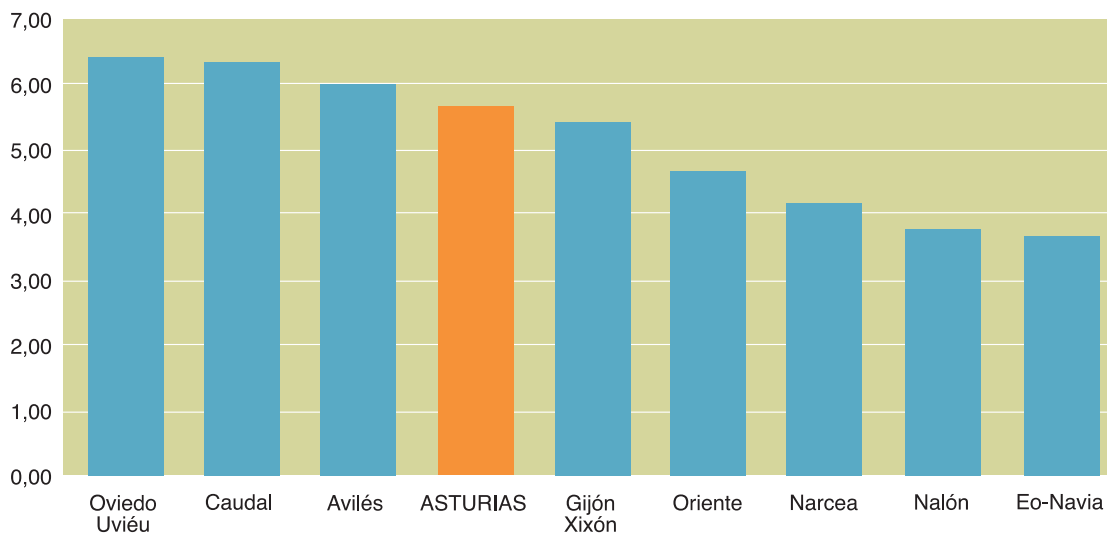
En estas comarcas mencionadas, la representación del empleo en el transporte sobre el total, se posiciona por encima del parámetro del conjunto de la Comunidad Autónoma, que alcanzó en 2003 el 5,65%.

Por debajo del parámetro mencionado están las comarcas de Gijón, en la que el empleo representó el 5,39%, la comarca del Oriente, con el 4,67%, y la del Narcea, con el 4,14%.

Por último las comarcas con menor representación son las del Nalón y de Eo-Navia con el 3,75% y el 3,67% respectivamente.

Representación del empleo sobre el total del empleo en transporte por comarcas en Asturias. 2003.

(gráfico 12)



Destacable:

Oviedo en la que había 9.470 empleos, el 43,32%

Gijón con 5.533 empleos, el 25,31%

la comarca de Avilés con 2.957 empleos, representando un 13,53%.

por debajo:

la comarca del Caudal con 1.118 empleos, el 5,11%,

la comarca del Oriente con 856 empleos, el 3,92,

la comarca del Nalón, en la que constaban 741, el 3,39%

la comarca de Eo-Navia, con 686 empleos, el 3,14%

Narcea, en la que constaban 500 empleos, que suponían el 2,29% restante.

3.6. Participación del empleo del transporte en el empleo total. Evolución 2002–2003, por comarcas

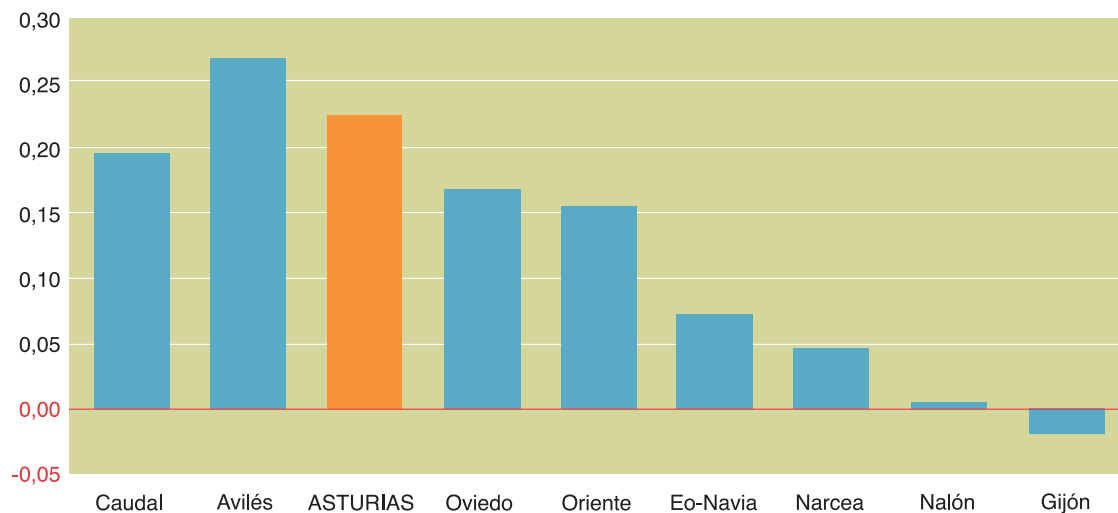
En el período de tiempo considerado se observa que en el conjunto de Asturias la representación del empleo en el transporte (porcentaje de participación del sector del transporte en el total de empleos) ha experimentado un incremento del 0,23% (incremento medio regional). Por encima de este incremento medio solo se sitúa la comarca de Avilés con el 0,27%.

Por debajo del incremento en la Comunidad Autónoma, se sitúan las comarcas siguientes: Caudal, en la que el incremento es 0,20%, Oviedo, con un incremento del 0,17%, la comarca del Oriente, con el 0,16%, la del Eo-Navia, con un 0,07%, la comarca del Narcea, con el 0,05% y, por último, la comarca del Nalón, con el 0,01%.

También conviene resaltar que la comarca de Gijón experimenta un cierto retroceso, cifrado en un -0,02%.

Incremento en el empleo en el transporte por comarcas en Asturias. 2002-2003

(gráfico 13)



Destacable:

En el conjunto de Asturias la representación del empleo en el transporte ha experimentado un incremento del 0,23% con respecto al empleo total (muy similar al crecimiento IPI), por encima de este incremento solo se sitúan Avilés con el 0,27% y Caudal en la que el parámetro es del 0,20%.

por debajo del incremento en la Comunidad Autónoma:

Oviedo, con un 0,17%

la comarca del Oriente, el 0,16%

la del Eo-Navia, con un 0,07%

la comarca del Narcea, con el 0,05%

Nalón, el 0,01%.

retrocede: Gijón, -0,02%.

3.7. Correcciones al modelo de cuantificación de empleo a partir del parque de vehículos de transporte en Asturias y las Autorizaciones de Transporte

Los índices de empleo ofrecidos por SADEI tanto para el colectivo de asalariados como de autónomos, reflejan una realidad estadística que no coincide, en términos cuantitativos, con el parque de vehículos de transporte (mercancías y viajeros) que se registra en nuestra comunidad. Aunque en principio pudiera realizarse un paralelismo entre el número de vehículos matriculados en Asturias y el número de empleados, la realidad impide esta equiparación, existiendo una distorsión importante entre el número de vehículos de transporte censados y el empleo registrado. Este efecto viene a reflejar diversas circunstancias a las que posteriormente nos referiremos.

Por otra parte, para realizar un análisis en esta materia debe tenerse en cuenta el número de Autorizaciones de Transporte existentes en nuestra región toda vez que, legalmente, cada vehículo de transporte (público y privado) debe disponer de dicha autorización administrativa para poder operar como tal.

Reflejamos seguidamente los datos referentes a la situación del parque de vehículos de transporte en Asturias así como las estadísticas sobre Autorizaciones de Transporte, analizando cada uno de ellos.

3.7.1. Parque de autobuses 1998–2002

En el año 1.998 el parque de autobuses¹⁴ en el Principado de Asturias era de 1.207, distribuidos por comarcas de la siguiente forma:

- El mayor número se registra en la comarca de Gijón, 389 vehículos, que representaban el 32,23% del total.
- En segundo lugar le seguía la comarca de Oviedo, en la que se registran 371 vehículos (el 30,74%).
- Les siguen la comarca del caudal, con 122, el 10,11%, la comarca de Avilés con 115, el 9,53%, la comarca del Nalón, con 92, el 7,62% y, por último, la comarca del Narcea, en la que constaban 52 autobuses, el 4,31%.
- Con unos parámetros inferiores están las Comarcas de Eo – Navia con 36 y la Oriental con 30, representando el 2,98% y el 2,49% respectivamente.

En el año 2002 año el número de autobuses en el conjunto de la comunidad Autónoma se reduce de 1.207 a 1.167 (40 autobuses menos), lo que supone un retroceso del 3,31%.

Por comarcas, en 2002, se distribuían así:

el mayor número se concentraba en Gijón y en Oviedo con 371 en cada una, representando sobre el total 31,79%, por debajo de estas estaba la comarca del Caudal, con 125, el 10,71%, la comarca de Avilés con 107, el 9,17%, la comarca del Nalón con 78 vehículos, el 6,68%, Narcea en la que había 52, el 4,03%, y por último, en las comarcas donde constaban menos autobuses, eran las de Eo–Navia y la del Oriente, ambas con 34, representando cada una de ellas el 2,91%.

En el conjunto de la Comunidad Autónoma se pasa de 1.207 autobuses en 1998 a 1.167 en 2002, esto supone una pérdida de 40 vehículos, que porcentualmente suponen un 3,31% de decremento.

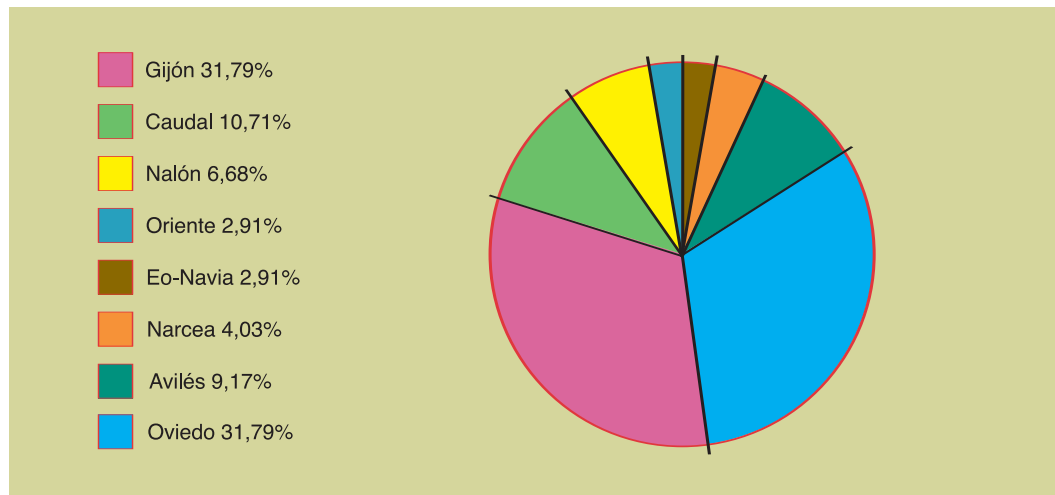
Si nos fijamos en la evolución del número de autobuses se puede observar un reducción paulatina, excepto en las comarcas del Caudal y del Oriente, en las que se produce un aumento en la primera de 3 autobuses, que suponen un 2,46%, mientras que en el Oriente el aumento es de 4 vehículos, que suponen el 13,33%, con respecto al año 1998.

En la comarca de Oviedo no se produce ninguna variación, en el resto de las comarcas, con respecto a 1998, se experimenta una disminución, destaca Gijón con 18, lo que supone un decremento del 4,63%, la comarca del Nalón, con 14, un –15,22%, Avilés con 8, el –6,96%, Narcea con 5, el –9,62% y por último Eo–Navia con 2 vehículos menos, que suponen un –5,56%

(11) Fuente: Estadísticas SADEI.

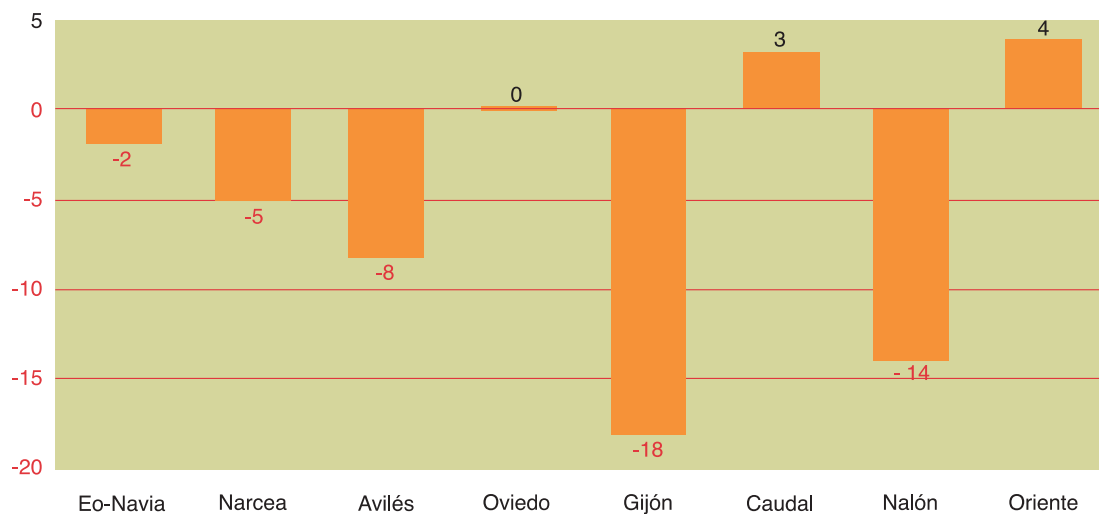
Número de autobuses por comarcas. 2002

(gráfico 14)



Evolución número de autobuses por comarcas. 1998-2002

(gráfico 15)

**Destacable:**

se pasa de 1207 autobuses en 1998 a 1.167 en 2002, una pérdida de 40 Vehículos, un -3,31%.

Caudal aumentó de 3 autobuses un 2,46%,

Oriente aumento es de 4 vehículos, el 13,33%.

Oviedo no se produce ninguna variación.

disminuyen:

Gijón con 18, supone un decremento del -4,63%,

Nalón, con 14, un -15,22%

Avilés con ocho, el -6,96%,

Narcea con 5 menos, el -9,62%

Eo-Navia con 2 vehículos menos, que suponen un -5,56%.

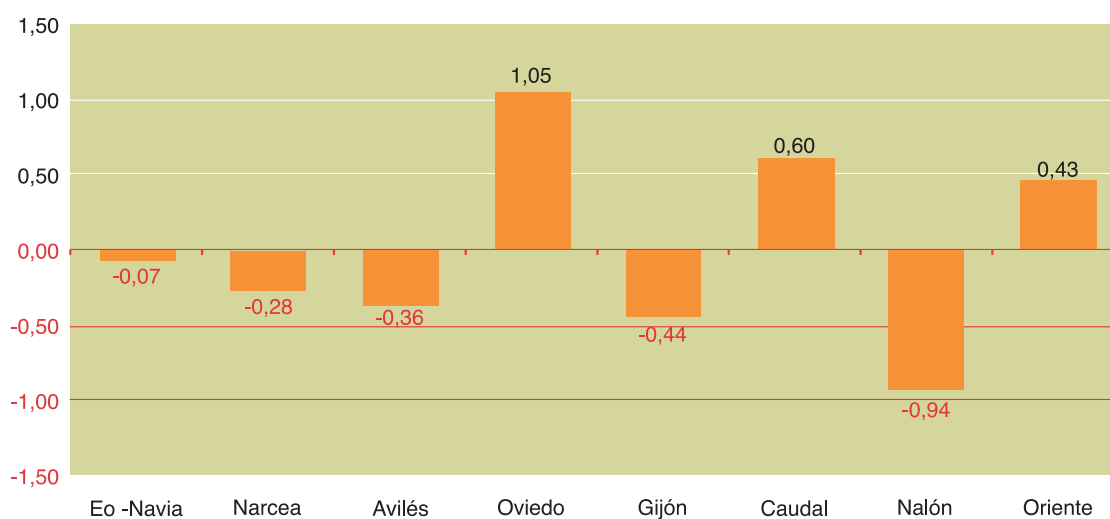
3.7.2. Evolución del parque de autobuses por comarcas (1998-2002)

Si nos fijamos en la diferencia en las distribuciones en el período, se observa que, respecto a 1998, excepto las comarcas de Oviedo, Caudal y Oriente, el resto pierde representatividad. Concretamente la comarca que más peso adquiere en la distribución, es Oviedo, con un 1,05%, le sigue la comarca del Caudal, con un 0,60%, y el Oriente con un 0,43%.

Entre las comarcas que pierden representatividad está la del Nalón, con casi un punto, concretamente un -0,94%, Gijón con un -0,44%, Avilés con un -0,36%, Narcea con un -0,28% y por último la de EO-Navia con un -0,07%.

Evolución en la distribución autobuses por comarcas. 1998 - 2002

(gráfico 16)



Destacable:

ganan representatividad:

Oviedo, con un 1,05%,

Caudal, con un 0,60%,

Oriente con un 0,43%.

pierden representatividad:

Nalón, con el 0,94%

Gijón con un -0,44%,

Avilés con un -0,36%

Narcea con un -0,28%

EO-Navia con un -0,07%.

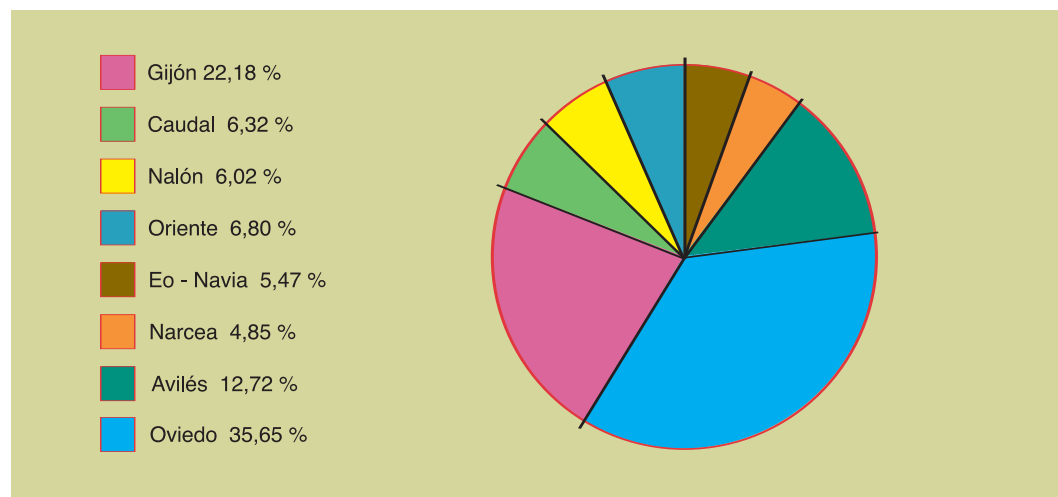
3.7.3. Parque de camiones por comarcas 1998 – 2002

En lo que se refiere a la situación del parque de camiones en 1998, se puede decir que en el año 1998 el parque de vehículos en el Principado de Asturias era de 41.560 unidades, éstas se distribuían de la forma siguiente:

- La Comarca de Oviedo lidera la clasificación con 14.186 vehículos, estos representaban sobre el total el 35,65%.
- En segundo lugar se sitúa la comarca de Gijón con 9.217, el 22,18%.
- Les siguen la comarca de Avilés con 5.286, el 12,72%, Oriente, en la que constaban 2.826, el 6,80%, la comarca del Caudal con 2.628, el 6,32%, la comarca del Nalón, en la que había 2.500 camiones, el 6,02%.
- Por último están las comarcas de Eo Navia con 2.272 y Narcea con 2.015, representando respectivamente el 5,47% y el 4,85%.

Parque camiones comarcas. 1998

(gráfico 17)



En el año 2002 había un total de 47.999 camiones en el Principado de Asturias que se distribuían de la siguiente forma:

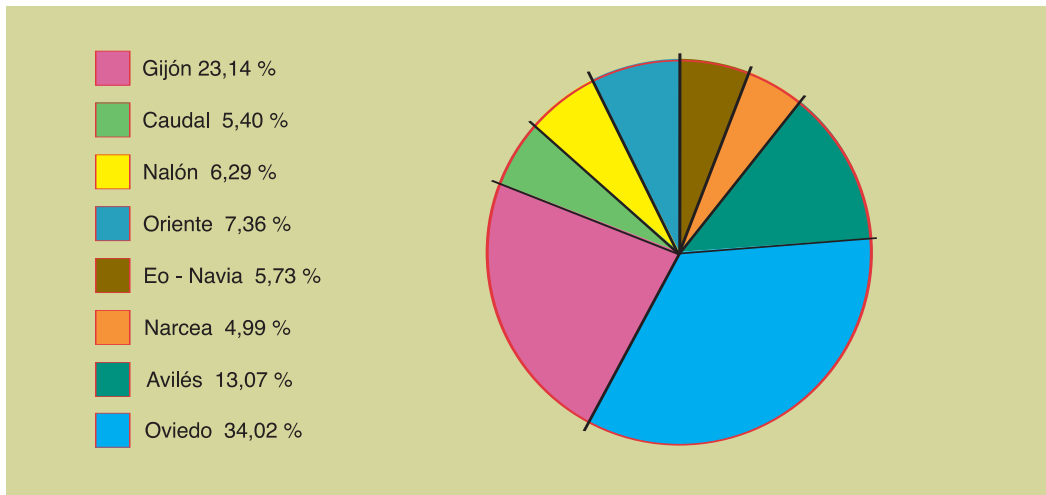
El mayor número se registraba en Oviedo con 16.327 camiones que representaban el 34,02%. En segundo lugar se sitúa Gijón, con 11.105, el 23,14%.

Les siguen la comarca de Avilés había 6.274 que representaban el 13,07%, la de Oriente, cuyo número ascendía a 3.534, el 7,36%, la comarca del Nalón 3.019, el 6,29%, la comarca Eo-Navia con 2.752, que representaban el 5,73%.

Finalmente, las comarcas donde menos camiones existían eran la del Caudal con 2.592, el 5,40% y, por último, la comarca del Narcea con 2.396, que suponía el 4,99% restante.

Parque camiones comarcas. 2002

(gráfico 18)

**Destacable:**

en el año 1998, en el Principado de Asturias había 41.560 unidades

Oviedo con 14.186, el 35,65%,

Gijón con 9.217, el 22,18%

Comarca de Avilés con 5.286, el 12,72%

Oriente con 2.826, el 6,80%

Vomarca del Caudal con 2.628, el 6,32%,

Nalón en la que había 2.500 camiones, el 6,02%

Eo Navia con 2.272 el 5,47%

Narcea con 2.015, el 4,85%.

En el año 2002 había un total de 47.999 camiones en el Principado de Asturias

Oviedo con 16.327 camiones que representaban el 34,02%,

Gijón había 11.105, el 23,14%,

Avilés había 6.274 que representaban el 13,07%,

Oriente el número ascendía a 3.534, el 7,36%,

Nalón 3.019, el 6,29%,

Eo-Navia constaban 2.752, que representaban el 5,73%,

Caudal con 2.592, el 5,40%

Narcea con 2.396, que suponían el 4,99% restante.

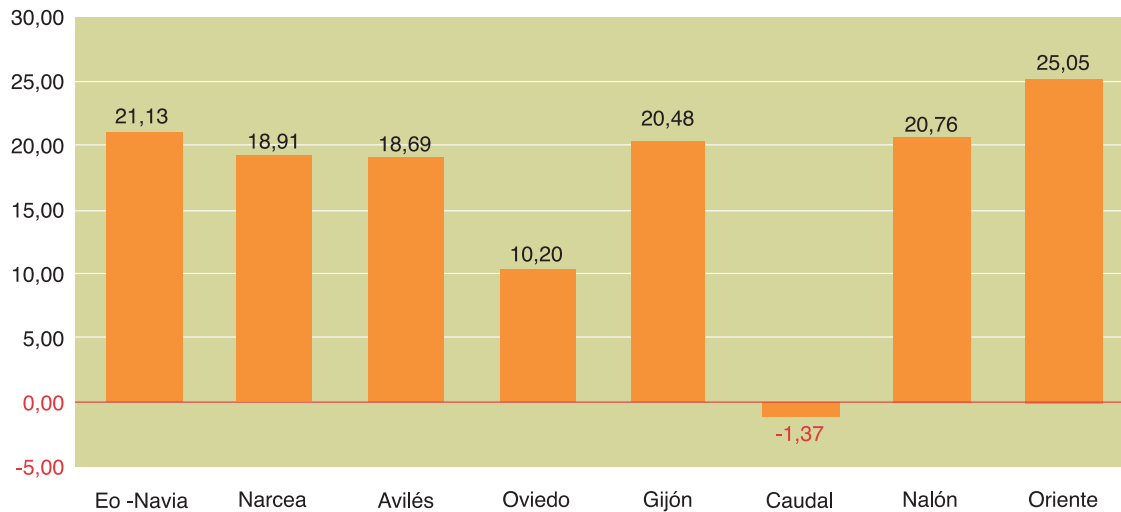
3.7.4. Evolución del parque de camiones por comarcas (1998-2002)

Entre Los años 1998 y 2002 la comarca en la que más se incrementó el número de camiones fue Gijón con 1.888, lo que supuso un incremento del 20,48%, a ésta le sigue Oviedo con un incremento de 1.511, que supone el 10,20%, a continuación se sitúa la comarca de Avilés con 988 vehículos más, un 18,69%, el Oriente que aumentó en 708 unidades, el 25,05%, la comarca del Nalón con 519 camiones, el 20,76%, Eo- Navia, en la que el incremento fue de 480 unidades, el 21,13% y, por último, la del Narcea con un incremento de 381, el 18,91%.

Finalmente debe señalarse que en la comarca del Caudal se experimenta un retroceso, se pasa de 2.628 vehículos en 1998 a 2592 en el año 2002, esto supone una pérdida de 36 unidades, que porcentualmente suponen un -1,37% del total del parque de vehículos de transporte en esta comarca.

Diferencia porcentual camiones comarcas. 1998 - 2002

(gráfico 19)



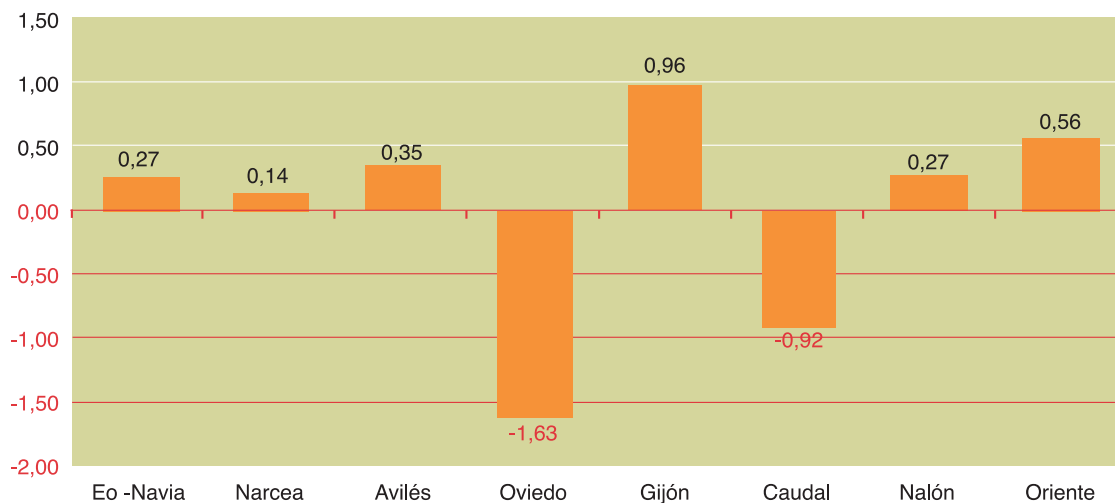
Si nos fijamos en la representación que en el período ha adquirido cada comarca, se puede observar que han incrementado su peso en orden de importancia las siguientes:

- La comarca de Gijón, un 0,96%.
- La de Oriente, con un incremento del 0,56%.
- Avilés, que adquiere en la distribución un 0,35%.
- Por detrás les siguen: Nalón y Eo-Navia ambas con un 0,27% y, por último, la comarca del Narcea, con 0,14%.

Entre las que pierden representación en la distribución están: Oviedo y Caudal que retroceden un -1,63% y un -0,92% respectivamente.

Diferencia porcentual camiones comarcas. 1998 - 2002

(gráfico 20)

**Entre Los años 1998 y 2002**

Gijón con 1.888, que supone un incremento del 20,48%, (+0,96% sobre el total)

Oviedo con un incremento de 1.511, que supone el 10,20% (-1,63% sobre el total),

Avilés con 988 mas, un 18,69% (+0,35% sobre el total),

Oriente que aumentó en 708 unidades, el 25,05% (+0,56% sobre el total),

Nalón con 519 camiones mas, el 20,76% (+0,27% sobre el total),

Eo-Navia en la que aumentó en 480 unidades, el 21,13% (+0,27% sobre el total),

Narcea con un incremento de 381, el 18,91% (+0,14 sobre el total),

Caudal retrocede de 2.628 vehículos en 1998 a 2592 en el año 2.002, esto supone una pérdida de 36 vehículos, un -1,37% (-0,92% respecto del total).

3.7.5. Autorizaciones de Transporte en Asturias

Como hemos señalado anteriormente, la distorsión existente entre los datos sobre empleo y los referidos al parque de vehículos en Asturias es una realidad que debe tenerse presente al analizar el empleo directo y diferido que genera el sector, así como su potencial de creación de nuevos empleos.

Por su parte, las estadísticas sobre Autorizaciones en Asturias nos darían la referencia del número de vehículos que, de forma reglamentaria, vienen desarrollando actividades relacionadas con el transporte (público y privado, mercancías y viajeros). Los datos al respecto, facilitados por el Ministerio de Fomento¹⁵, comparados con el resto de España, son los siguientes:

Autobuses (servicio público y privado)

(tabla 8)

Fuente: Ministerio de Fomento.

Comunidad autónoma	Servicio Público							Servicio Privado	
	VD-N	VD-C	VD-L	VD-P	VD-A	VD-7	VD-I	VPC-N	VPC-A
Andalucía	4.479	0	0	0	0	0	0	147	0
Aragón	984	0	0	0	0	6	0	32	0
Asturias	972	0	0	0	0	0	0	16	0
Baleares	1.736	0	0	0	0	0	0	33	0
Canarias	2.041	1	1.093	6	240	0	299	108	50
Cantabria	425	0	0	0	0	0	0	8	0
Castilla y León	2.216	0	0	0	0	0	0	93	0
Castilla- La Mancha	1.452	0	0	0	0	0	0	41	0
Cataluña	4.532	0	0	0	0	0	0	51	0
Ceuta	20	0	0	0	0	0	0	0	0
Extremadura	831	0	0	0	0	0	0	30	0
Galicia	3.476	0	0	0	0	0	0	148	0
La Rioja	127	0	0	0	0	0	0	3	0
Madrid	6.394	0	0	0	0	0	0	329	0
Melilla	7	0	0	0	0	0	0	0	0
Murcia	1.397	0	0	0	0	0	0	77	0
Navarra	589	0	0	0	0	0	0	10	0
País Vasco	2.066	0	0	0	0	0	0	38	0
Valencia	2.834	0	0	0	0	0	0	96	0
TOTAL	36.578	1	1.093	6	240	6	299	1.260	50

N: Nacional C: Comarcal L: Local P: Provincial A: Autonómico I: Itinerario 7: Limitado

(15) Datos Ministerio de Fomento a noviembre de 2005.

Transporte público MERCANCIAS (vehículos pesados)*(tabla 9)*

Fuente: Ministerio de Fomento.

Comunidad autónoma	MDL-N	MDL-P	MDL-A	MDSL-A
Andalucía	14.316	1	13	730
Aragón	3.549	0	0	0
Asturias	2.237	0	0	0
Baleares	2.018	0	0	0
Canarias	1.457	6	2.471	0
Cantabria	1.159	0	0	0
Castilla y León	5.197	0	0	0
Castilla- La Mancha	4.230	0	0	0
Cataluña	21.045	0	7	1.544
Ceuta	60	0	0	0
Extremadura	2.066	0	0	0
Galicia	4.573	31	334	0
La Rioja	605	0	0	0
Madrid	16.746	0	0	0
Melilla	96	0	0	0
Murcia	3.193	0	0	0
Navarra	1.525	0	0	0
País Vasco	5.312	0	0	0
Valencia	10.009	0	0	0
TOTAL	99.393	38	2.825	2.283

N: Nacional P: Provincial A: Autonómico

Transporte público MERCANCIAS (vehículos ligeros)*(tabla 10)*

Fuente: Ministerio de Fomento.

Comunidad autónoma	TD-A	MDP-N	MDP-C	MDP-L	MDP-P	MDP-A
Andalucía	0	23.338	5.004	6.786	0	211
Aragón	0	6.991	906	1.222	0	0
Asturias	0	3.753	743	1.454	0	121
Baleares	0	580	47	3.458	0	0
Canarias	4	161	2	1.594	5	5.357
Cantabria	0	2.993	426	829	0	0
Castilla y León	0	13.543	1.989	1.841	0	0
Castilla- La Mancha	0	11.536	1.758	1.516	0	0
Cataluña	0	20.940	6.043	9.150	0	0
Ceuta	0	42	7	57	0	0
Extremadura	0	3.016	896	573	0	0
Galicia	0	8.929	2.512	3.008	3	164
La Rioja	0	1.531	128	292	0	0
Madrid	0	12.865	1.435	5.605	0	0
Melilla	0	7	2	40	0	0
Murcia	0	9.340	1.190	1.540	0	0
Navarra	0	3.676	724	567	0	0
País Vasco	0	8.031	934	2.556	0	0
Valencia	0	21.712	2.772	5.231	0	0
TOTAL	4	152.984	27.518	47.319	7	5.853

N: Nacional C: Comarcal L: Local P: Provincial A: Autonómico

Transporte privado MERCANCIAS (vehículos ligeros y pesados)*(tabla 11)*

Fuente: Ministerio de Fomento.

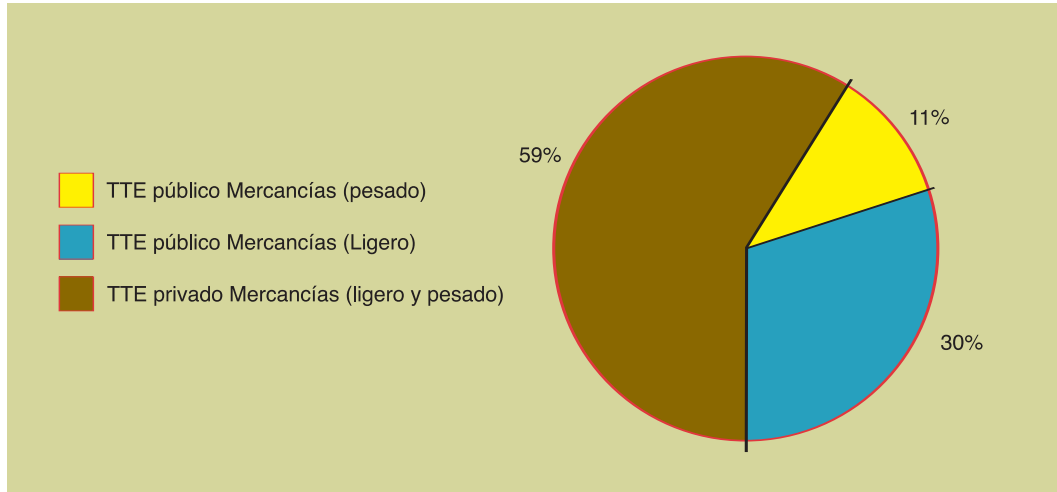
Comunidad autónoma	MPC-N	MPC-P	MPC-A
Andalucía	108.626	2	3
Aragón	24.541	0	0
Asturias	12.091	0	0
Baleares	11.809	0	0
Canarias	17.887	4.623	23.257
Cantabria	10.245	0	0
Castilla y León	48.448	0	0
Castilla- La Mancha	44.240	0	0
Cataluña	90.821	2	0
Ceuta	197	0	0
Extremadura	13.261	0	0
Galicia	44.880	0	0
La Rioja	7.934	0	0
Madrid	58.734	0	1
Melilla	382	0	0
Murcia	23.587	0	0
Navarra	10.915	0	0
País Vasco	24.765	0	0
Valencia	65.940	0	0
TOTAL	619.303	4.627	23.261

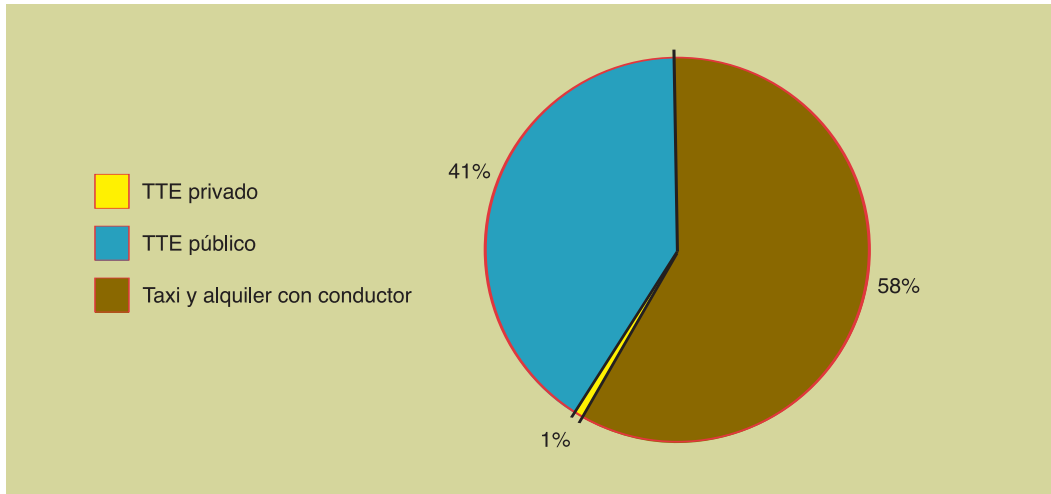
N: Nacional P: Provincial A: Autonómico

Resumen Autorizaciones TTE Asturias*(tabla 12)*

MERCANCÍAS	NÚMERO AUTORIZACIONES
TTE público Mercancías (pesado)	2.237
TTE público Mercancías (Ligero)	6.071
TTE privado Mercancías (ligero y pesado)	12.091
TOTAL	20.399

VIAJEROS	NÚMERO AUTORIZACIONES
TTE privado	16
TTE público	972
Taxi y alquiler con conductor	1.404
TOTAL	2.392

Tipología Autorizaciones Mercancías Asturias*(gráfico 21)*

Tipología Autorizaciones Viajeros Asturias*(gráfico 22)*

En total se registran 22.791 Autorizaciones de Transporte en Asturias (incluyendo las 1.404 Autorizaciones de transporte de taxi y vehículos de alquiler con conductor). Lo cual nos presenta una cifra más aproximada a los datos de partida de SADEI referidos al empleo existente en el sector.

Conclusiones

Como hemos comprobado, existe un desfase importante entre el volumen de trabajadores y el parque de vehículos de transporte existente en nuestra región. Esta situación es especialmente acusada en el subsector de transporte de mercancías.

Las estadísticas referidas al mercado nacional reflejan una presencia mayor de autónomos en casi todas las tipologías de actividad. En el caso de vehículos pesados el número de vehículos en manos de autónomos alcanza el 60% del total de vehículos disponibles en nuestro país.

De acuerdo con ello, el perfil del empleo asturiano en el sector según SADEI (74% asalariados-26% autónomos), debería ser matizado, toda vez que podría no corresponder con la realidad del mercado en dicho sector.

El análisis de la flota de vehículos de transporte en Asturias (con un parque actual de vehículos de transporte en el entorno de los 40.000 vehículos) confirmaría esta reflexión, en la medida en que no parece sostenerse que un desfase tan importante entre el número de vehículos censados y el número de empleos imputados al sector, con lo que el volumen de empleo total en el sector debería considerarse algo superior al que reflejan las fuentes manejadas.

La dificultad en la obtención de información precisa sobre la actividad autónoma, en todos los niveles de actividad en el sector del transporte, podría estar provocando una reducción en dicha cuantificación, precisando de algún tipo de corrección al alza, pero no tanta como pudiera deducirse de las estadísticas manejadas (40.000 vehículos de transporte frente a 23.000 empleos). Por último, debe considerarse que el dato referido al número de Autorizaciones de Transporte nos proporciona una referencia sobre el número de vehículos autorizados para transportar viajeros y mercancías (22.791 autorizaciones) mientras que la estadística de empleo de SADEI incluye varios colectivos de empleados y no solo los que conducen vehículos de transporte.

Esta distorsión puede explicarse por la concurrencia de varios factores:

1. Por el hecho de que un mismo vehículo puede ser utilizado por más de un conductor.
2. Por el hecho de que numerosas las empresas cuentan con vehículos ligeros de transporte y distribución registrados como vehículos industriales o de empresa que implican la disponibilidad de personal para su utilización (conducción) pero que no desarrollan ni en exclusiva ni de forma mayoritaria dicha labor, por lo que este personal no es contratado dentro del Convenio del Transporte sino en otros. En cualquier caso debe tenerse en cuenta, desde la perspectiva del empleo, que para muchos de estos trabajos se valora en el candidato la disponibilidad de carnet de conducir de las categorías que en cada caso corresponda, debido a la importancia de la tarea de conducción en la actividad a desarrollar por el trabajador.
3. Por el hecho de que pudiera haber pequeñas empresas privadas (y autónomos) de diversos sectores de actividad que dispusieran de vehículos propios ligeros con los que atender necesidades de transporte de mercancías o equipamiento para uso propio, sin disponer de autorización de transporte.
4. El hecho de que algunas empresas asturianas de transporte contratan a sus propios familiares bajo la modalidad de autónomos colaboradores (no precisan de alta en el IAE) por lo que podrían no figurar estadísticamente (dependiendo de la metodología aplicada para la computación de empleo).
5. Por la existencia de vehículos de transporte y de obras destinados a alquiler sin conductor.
- 6.- Por la posibilidad de que exista una mayor incidencia de matriculaciones de vehículos de transporte en Asturias que en otras CCAA. En este sentido creemos que no existen motivos para que se produzca este efecto. Debe señalarse que, al contrario, se dan casos entre empresas de transporte de mercancías en que se matriculan de vehículos en otras regiones e incluso en otros países de la UE (especialmente Portugal) aunque vayan a operar preferentemente en Asturias.

El motivo hay que buscarlo en las mayores facilidades de obtención de autorizaciones de transporte para vehículos de transporte de más de 3.500 kg. (las autorizaciones otorgadas en cualquier país miembro de la UE permiten la prestación de servicios en todo el territorio europeo). En lo que respecta al transporte de viejeros, la mayor flota de Asturias (ALSA GRUPO) se encuentra matriculada de forma repartida en diversas provincias (Asturias, Madrid, León, Galicia y Cantabria, principalmente).

A la vista de los datos sobre el parque de vehículos y por el resto de razones ya expuestas, consideramos que el empleo total (directo e inducido) en el sector, es superior al reflejado en las estadísticas manejadas, encontrándose repartido, en parte, entre otras actividades y sectores relacionados de alguna forma con el sector. Una cifra de empleo imputable al sector del transporte podría situarse de forma razonable por encima de los 25.000 empleos.

En cualquier caso, desde el punto de vista del empleo generado por el sector, debe considerarse que los trabajadores objetivo de medidas formativas y/o de fomento del empleo serían más que los que inicialmente podrían considerarse a partir de las cifras oficiales.

4 :: OFERTA Y DEMANDA DE FORMACIÓN EN EL SECTOR DEL TRANSPORTE EN LA UE, ESPAÑA Y ASTURIAS

4.1. Situación de la formación en el sector Transporte en España y en el contexto UE

El sector del transporte y la logística sufre una deficiencia importante en los niveles de formación y de cualificación de sus empleados, como se pone de manifiesto en el Plan Estratégico del Transporte por Carretera (Petra), en el que se citan datos sobre el nivel de formación en el segmento del transporte pesado de mercancías por carretera que supone, en España, el 84% del total del transporte terrestre de mercancías:

- Sin estudios: 4%
- Estudios primarios: 71%
- Estudios medios: 21%
- Diplomados: 3%
- Estudios superiores: 1%

De estos datos se deduce que el grado de formación y tecnificación en el sector es bajo. El importante incremento en la complejidad de las tareas a desarrollar en los servicios de transporte y logística generan cada vez unos requerimientos de formación superiores, lo que se pone de manifiesto en “La Reflexión Estratégica” realizada en 2004 sobre la implantación del Plan Petra.

Existen iniciativas parciales que tratan de suplir este problema pero no existe, por el momento, un tratamiento integrado de la formación en este sector. Parece pues necesario vincular de forma más estrecha el mundo del trabajo y la formación, de manera que ésta contribuya a mejorar la competitividad de las empresas y las expectativas y demandas de mayores niveles de cualificación por parte de los trabajadores. Esta vinculación se hace patente tanto en el ámbito europeo como en España, tal y como se refleja con la aprobación de la Ley de Formación Profesional y las Cualificaciones, así como las sucesivas adaptaciones que se realizan desde los agentes implicados en la formación en cada uno de los sectores, si bien, en lo referente al sector del transporte, la sintonía entre las propuestas formativas y las necesidades reales de todas las tipologías de trabajadores, no parece haber sido alcanzada.

El primer paso para conocer en qué situación nos encontramos consiste en examinar el contexto europeo y cómo se han ido conformando las diferentes políticas educativas y de formación profesional en general y en el sector del transporte en particular.

4.2. La Formación Profesional y en Transporte en el contexto UE

La educación y la formación juegan un papel fundamental en el desarrollo económico y cultural de la sociedad europea y en los últimos años los Estados Miembros de la UE han logrado un amplio consenso sobre esta cuestión. El capital humano es, sin duda, uno de los recursos vitales para el desarrollo económico sostenido de nuestros países.

Las instituciones comunitarias están potenciando el desarrollo de la educación y la formación profesional. Uno de los objetivos centrales de la Unión Europea, que debe quedar garantizado, es la libre circulación tanto para los trabajadores asalariados, como para aquellos que realizan actividades independientes en un Estado miembro distinto de aquel en el que tienen fijada su residencia.

Para facilitar el ejercicio de actividades en el conjunto de los Estados miembros se hace necesario por lo tanto que la persona esté en posesión de un título que avale la posesión de los conocimientos adecuados para el ejercicio de su profesión, y que dicho título sea reconocido por las autoridades de cada uno de los Estados Miembros.

La Unión Europea desde sus orígenes se ha venido preocupando, de organizar el reconocimiento mutuo de estas condiciones de acceso a la profesión. En este sentido, se han ido elaborando una serie de directivas que tienen fuerza vinculante con respecto a los Estados por lo que se refiere al resultado que hay que alcanzar, pero dan libertad a los Estados para elegir la forma y los medios para su ejecución. En caso de que se plantease un conflicto entre una directiva y una disposición nacional, prevalecerá la primera.

En un principio, la Unión Europea elaboró, profesión por profesión, numerosas directivas cuyo contenido varía según los tipos de actividad. Para la mayoría de las actividades industriales, artesanales y comerciales se han adoptado directivas de liberalización, reconociéndose en el país de acogida la experiencia profesional adquirida en el país de origen.

Existe asimismo una Directiva del Consejo de 18 de junio de 1992 relativa a los nacionales de los Estados miembros que poseen un título o un certificado en un país tercero. En ella se invita a los Gobiernos de los Estados miembros a que faciliten a estas personas el acceso al ejercicio de las profesiones reguladas dentro de la Unión Europea, reconociendo dichos títulos, certificados y otras titulaciones en su territorio.

La Decisión del Consejo de 16 de julio de 1985 relativa a la correspondencia de las cualificaciones de formación profesional entre los Estados miembros de la Comunidades Europeas tiene como principal objetivo favorecer la libre circulación de los trabajadores y la creación de las condiciones que permitan la igualdad de acceso al empleo. Para lograrlo se establece un sistema encargado de ofrecer informaciones en materia de correspondencia de las cualificaciones de formación profesional para ayudar al trabajador migrante a dar a conocer mejor sus cualificaciones a la hora de acceder a un empleo en otro Estado miembro.

Al tratarse de datos de naturaleza técnica no comportan obligación jurídica para el Estado miembro de acogida sino que favorecen la comprensión recíproca entre empresario y trabajador y la actividad institucional de mediación de los servicios públicos de empleo.

El objetivo de estos datos no es alcanzar un reconocimiento jurídico de los diplomas, certificados y otros títulos de formación profesional. Este reconocimiento jurídico no es necesario más que para el acceso a las profesiones reguladas, es decir aquellas que en el acceso queda subordinado, por medio de disposiciones jurídicas, reglamentarias o administrativas a la posesión de un diploma, un certificado u otro título de formación que pertenezca al sistema nacional de formación. De esta manera, mientras el reconocimiento de los diplomas tiene por objetivo certificar el valor legal de un título, el sistema de correspondencia de las cualificaciones trata de suministrar la información necesaria para que un trabajador migrante pueda dar a conocer y utilizar lo mejor posible el nivel y el contenido de sus cualificaciones de formación profesional.

Los estudios de correspondencia de las cualificaciones incluyen una descripción comunitaria de las exigencias profesionales prácticas y un cuadro comparativo de los diplomas, certificados y otros títulos de formación profesional expedidos en todos los Estados miembros.

El procedimiento seguido para el desarrollo de estos trabajos es el indicado en la Decisión del Consejo de 16 de julio de 1985. Su aplicación la llevó a cabo la Comisión con la ayuda técnica del CEDEFOP. Asimismo asiste a la Comisión un grupo de coordinadores nacionales.

Los trabajos de correspondencia de cualificaciones pueden utilizar como referencia la estructura de los niveles de formación elaborada por la Comisión con la ayuda del Comité Consultivo de la Formación Profesional. El texto de dicha estructura se incluye en la Decisión de 16 de julio de 1985 (17) y se divide en 5 niveles:

Nivel 1:

Competencia en un conjunto reducido de actividades de trabajo relativamente simples correspondientes a procesos normalizados, siendo los conocimientos teóricos y las capacidades prácticas a aplicar limitados.

Nivel 2:

Competencia en un conjunto de actividades profesionales bien determinadas con la capacidad de utilizar los instrumentos y técnicas propias, que concierne principalmente a un trabajo de ejecución que puede ser autónomo en el límites de dichas técnicas. Requiere conocimientos de los fundamentos técnicos y científicos de su actividad y capacidades de comprensión y aplicación del proceso. La formación asociada a las cualificaciones de este nivel requiere un conjunto de conocimientos iniciales correspondientes a un nivel de preparación que sea equivalente al de Graduado en Educación Secundaria Obligatoria, independientemente de la forma de su adquisición.

Nivel 3:

Competencia en un conjunto de actividades profesionales que requieren el dominio de diversas técnicas y puede ser ejecutado de forma autónoma, comporta responsabilidad de coordinación y supervisión de trabajo técnico y especializado. Exige la comprensión de los fundamentos técnicos y científicos de las actividades y la evaluación de los factores del proceso y de sus repercusiones económicas. La formación asociada a las cualificaciones de este nivel requiere un conjunto de conocimientos iniciales correspondientes a un nivel de preparación que sea equivalente al de Bachiller, independientemente de la forma de su adquisición.

Nivel 4:

Competencia en un amplio conjunto de actividades profesionales complejas realizadas en una gran variedad de contextos que requieren conjugar variables de tipo técnico, científico, económico u organizativo para planificar acciones, definir o desarrollar proyectos, procesos, productos o servicios. La formación asociada a las cualificaciones de este nivel requiere un conjunto de conocimientos iniciales correspondientes a un nivel de preparación que sea equivalente al de Bachiller, independientemente de la forma de su adquisición.

Nivel 5:

Competencia en un amplio conjunto de actividades profesionales de gran complejidad realizados en diversos contextos a menudo impredecibles que implica planificar acciones o idear productos, procesos o servicios. Gran autonomía personal. Responsabilidad frecuente en la asignación de recursos, en el análisis, diagnóstico, diseño, planificación, ejecución y evaluación.

La formación asociada a las cualificaciones de este nivel requiere un conjunto de conocimientos iniciales correspondientes a un nivel de preparación que sea equivalente al de Bachiller, independientemente de la forma de su adquisición.

En España las autoridades competentes en materia de correspondencia de cualificaciones son: el Ministerio de Educación y Ciencia (Subdirección General de Ordenación Académica) y el Ministerio de Trabajo y Seguridad Social (Instituto Nacional de Empleo, Subdirección General de Gestión de Formación Ocupacional).

En Europa, el tema de la transparencia del mercado y de las cualificaciones se abordó parcialmente mediante las Directivas 89/48/CEE, relativa al reconocimiento de títulos de enseñanza superior y 02/51/CEE, sobre profesiones reguladas, ambas transpuestas al ordenamiento español por los Reales Decretos 1665/1991, de 15 de octubre y 1396/1995, de 4 de agosto.

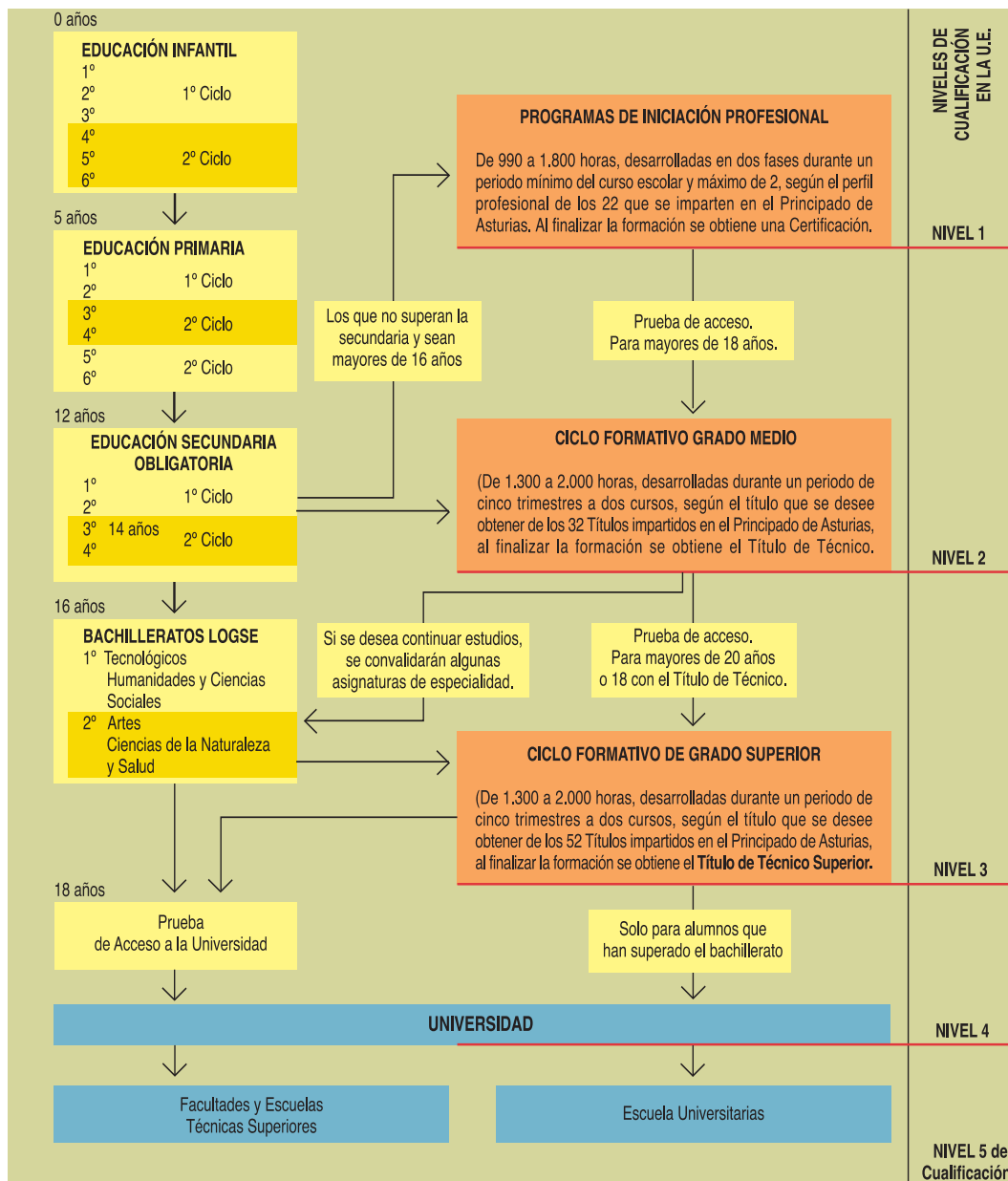
Desde el punto de vista normativo y de sus efectos directos sobre el empleo y la formación en el sector del transporte, merece especial mención y análisis la Directiva 2003/59 CE del Parlamento Europeo y del Consejo de 15 de julio de 2003, que establece el régimen de aplicación y alcance de la formación de los conductores en orden a la obtención de los CAP (Certificados de Aptitud Profesional Inicial y Continuo para conductores). Sobre esta directiva, la problemática de su aplicación y las expectativas creadas, volveremos en siguientes epígrafes.

Las siguiente figura refleja el sistema de formación en España en relación con la transposición de las directivas UE.

Sistema Educativo Español (Transposición de las Directivas europeas)

(gráfica 23)

Fuente: Ministerio de Educación.



4.3. Breve referencia al Sistema Educativo en España (estructura general)

El sistema educativo comprende enseñanzas de régimen general y enseñanzas de régimen especial; y ofrece una diversidad de niveles de enseñanza, con la finalidad de satisfacer las necesidades de instrucción académica formal de los estudiantes españoles, muchos de los cuales desean incorporarse a la vida laboral a muy temprana edad. En ese sentido, el sistema tiene una marcada orientación a la formación de iniciación profesional, con énfasis en actividades técnicas y oficios de alta demanda laboral.

La estructura académica española comprende entre otras, las enseñanzas de régimen general que se ordenan de la siguiente forma:

- Educación infantil.
- Educación primaria.
- Educación secundaria, que comprende la Educación Secundaria Obligatoria (ESO), el Bachillerato y la Formación Profesional de grado medio.
- Formación Profesional de grado superior.
- Educación Superior (universitaria).

Atendiendo al tipo de formación, reglada o no reglada, podemos efectuar una primera clasificación, de estas enseñanzas.

La Formación reglada: comprende los diferentes estudios que tienen una titulación oficial reconocida a nivel estatal y que establece la Ley orgánica 1/1990 de 3 de octubre, de ordenación General del Sistema Educativo (LOGSE).

La formación reglada está regulada y homologada por el Ministerio de Educación y Ciencia.

En el nuevo sistema educativo están incluidos los programas de Garantía Social, los ciclos Formativos de Grado Medio y Superior.

La **formación reglada** es aquel aprendizaje que se considera académico o escolar. Se caracteriza por:

- la dependencia: Ministerio de Educación y Ciencia
- el objetivo: lograr unos aprendizajes y habilidades generales en un tiempo concreto
- la titulación: oficial y académica
- la duración: a medio/largo plazo
- la ubicación: escuelas de enseñanza académica
- el profesorado: persona que imparte el aprendizaje
- el método: tradicional, con conocimientos teóricos y prácticos
- el alumnado: a partir de los 3 años

La formación no reglada es aquel aprendizaje destinados a mejorar la formación general y a capacitar para realizar determinados oficios, trabajos y perfiles profesionales. A la formación no reglada se puede acceder por varias vías: La formación profesional ocupacional, las Escuelas Taller y Casas de Oficio y la formación continua.

La **formación no reglada** se considera un aprendizaje profesional.

Se caracteriza por:

- la dependencia: De diferentes organismos: INEM, Universidades, Organizaciones empresariales, sindicales, empresas
- el objetivo: capacitar para un oficio o profesión
- la titulación: oficial y académica
- la duración: a medio/largo plazo
- la ubicación: diferentes centros acreditados a tal efecto
- el profesorado: persona que imparte el aprendizaje
- el método: tradicional, con conocimientos teóricos y prácticos
- el alumnado: a partir de los 16 años

Las principales características de las formaciones reglada y no reglada, atendiendo a: el objetivo, el método, el aprendizaje, etc.. pueden observarse en la comparativa siguiente:

(tabla 13)

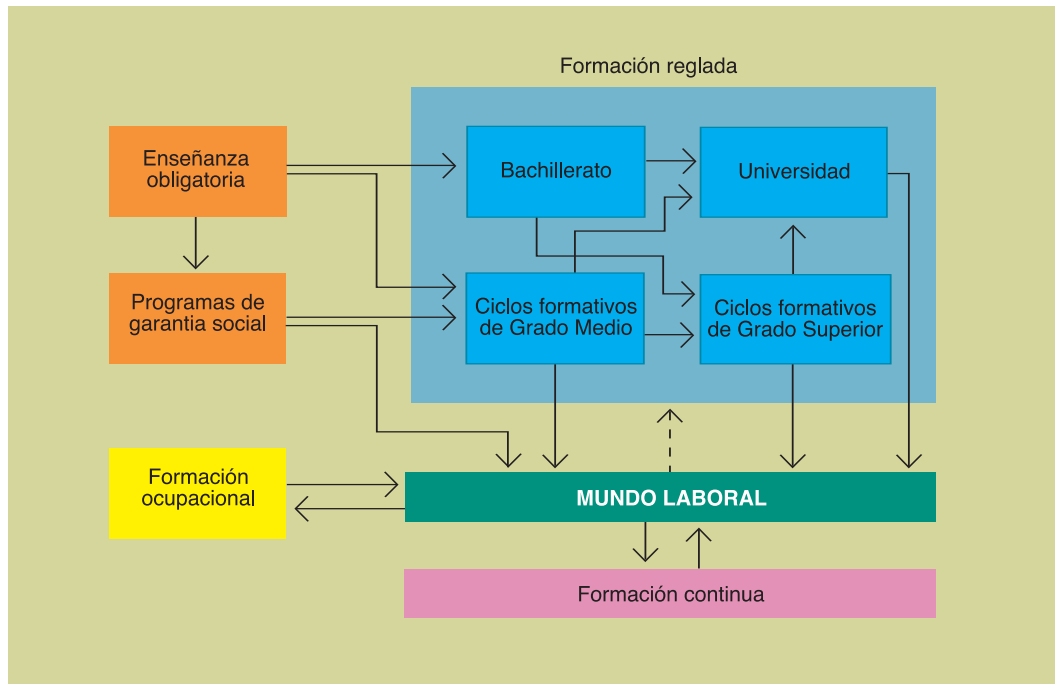
Fuente: Elaboración propia.

	Formación reglada	Formación no reglada
la dependencia:	Ministerio de Educación y Ciencia	De diferentes organismos: INEM, Universidades, Organizaciones empresariales, sindicales, empresas
el objetivo:	lograr unos aprendizajes y habilidades generales en un tiempo concreto	capacitar para un oficio o profesión
el aprendizaje:	Es un aprendizaje académico/escolar	es un aprendizaje profesional
la titulación:	oficial y académica	oficial y académica
la duración:	a medio/largo plazo	a medio/largo plazo
la ubicación:	escuelas de enseñanza académica	diferentes centros acreditados a tal efecto
el profesorado:	persona que imparte el aprendizaje	persona que imparte el aprendizaje
el método:	tradicional, con conocimientos teóricos y prácticos	tradicional, con conocimientos teóricos y prácticos
el alumnado:	a partir de los 3 años	a partir de los 16 años

Finalmente, el siguiente gráfico presenta la estructura del Sistema Educativo Español y su relación con el empleo, así como el paralelismo entre niveles de formación y de cualificación, según lo anteriormente citado.

Esquema de correlación entre el sistema de formación y el empleo en España (gráfico 24)

Fuente: Ministerio de Fomento.



4.4. Estructura de la formación y las titulaciones relacionadas con el Transporte en ASTURIAS

En España existe dispersión y algunos vacíos en lo que respecta a la formación especializada en materia de transporte y logística, disponiendo únicamente de Formación Profesional de Grado Superior, con un nivel de cualificación 3 en la Unión Europea, como los títulos de Técnico Superior en Gestión del Transporte y el de Técnico Superior en Comercio Internacional.

En España no existe formación universitaria en Transporte y Logística con reconocimiento oficial, como sucede en la mayor parte de los países de nuestro entorno, entre los que cabe destacar a Francia por su dilatada experiencia en este campo. Debido al interés de este tipo de estudios y al aumento de las necesidades de las empresas de profesionales cualificados, desde las Universidades se ofertan cursos de diferentes niveles y un buen nivel de calidad general, a la espera de conseguir, en algunos casos, dicho reconocimiento oficial.

Por otra parte, existen también otras ofertas formativas en materia de Logística procedentes de otros centros no Universitarios así como de Escuelas de Negocio y Asociaciones sectoriales, entre otros.

El vacío al que antes nos referimos, incide de manera especial en la formación orientada a los escalones intermedios (desde la formación profesional al postgrado), que parece necesario cubrir.

Con objeto de analizar la estructura de la formación existente en Asturias, partiremos de la formación Universitaria y continuaremos con la estructura de la Formación Profesional y sus tres subsistemas: formación reglada, formación ocupacional, y formación continua.

4.4.1. Formación universitaria

En 1999, la Universidad de Oviedo comenzó a impartir el Curso de Especialista Universitario en Transporte y Gestión Logística, de 500 horas de duración.

Como consecuencia de la evolución del Curso de Especialista, desde 2001 se imparte el Master en Transporte y Gestión Logística, Título Propio, con 1.000 horas lectivas, 5 meses de prácticas en empresas y con Proyecto Fin de Master.

En la actualidad la Universidad oferta, además, cursos de corta duración relacionados con la logística y el transporte:

- Técnicas de optimización de almacenes industriales (homologable por 4,5 créditos)
- Logística y transporte (homologable por 4,5 créditos¹⁶).

4.4.2. Formación profesional reglada

Como se ha comentado, los ciclos formativos que se imparten para el sector del transporte y la logística son esencialmente dos:

Técnico Superior en Gestión del transporte

Es un ciclo formativo de grado superior y sus competencias generales son “gestionar y comercializar el servicio de transporte de mercancías y viajeros, de acuerdo con las especificaciones recibidas, y organizar y planificar la explotación de las operaciones terrestres en el ámbito nacional e internacional, en el marco de los objetivos y de los procesos establecidos”.

La duración del ciclo es de 2.000 horas y pretende dotar a los alumnos de los conocimientos, habilidades y aptitudes necesarias para poder desarrollar diferentes ocupaciones.

(16) Un crédito equivale a 10 horas lectivas.

En Asturias, los centros que ofertan estos estudios son:

GRADO SUPERIOR (Nivel 3 de cualificación en la Unión Europea)	
	<i>(tabla 14)</i>
CICLO FORMATIVO	CENTRO EDUCATIVO
Gestión de Transporte	IES "Sanchez Lastra" Mieres
Gestión de Transporte	IES de Posada de Llanera Posada de Llanera
Gestión de Transporte	IES "Universidad Laboral" Cabueñes

Técnico Superior en Comercio internacional

Es un ciclo formativo de grado superior y sus competencias generales son "capacitar a los alumnos para gestionar los planes de actuación relacionados con las operaciones de compraventa, almacenaje, distribución y financiación en el ámbito internacional".

La duración del ciclo es de 2000 horas y pretende dotar a los alumnos de los conocimientos, habilidades y aptitudes necesarias para poder desarrollar diferentes ocupaciones.

En Asturias, el centro que oferta este tipo de estudios son los siguientes:

GRADO SUPERIOR (Nivel 3 de cualificación en la Unión Europea)	
	<i>(tabla 15)</i>
CICLO FORMATIVO	CENTRO EDUCATIVO
Comercio Internacional	IES "Universidad Laboral" Cabueñes

Otros estudios

Aunque no sean actividades objeto del presente estudio, citaremos los cursos incluidos dentro de la Familia profesional Actividades Marítimo Pesqueras, que incluyen ciclos de Grado Medio y Superior relacionados con el transporte.

Estos ciclos se imparte en la Escuela de Formación Profesional Náutico Pesquera, que depende del Instituto Social de la Marina (Ministerio de Trabajo y Asuntos Sociales). Es el único centro que imparte ciclos formativos de la Familia de Actividades Marítimo-Pesqueras.

Técnico Pesca y Transporte Marítimo

Es un ciclo formativo de grado medio y sus competencias generales son "gestionar y ejecutar la administración del buque. Controlar y conducir la navegación y derrota del mismo en todas las condiciones. Organizar y ejecutar las actividades de extracción, elaboración y conservación de la pesca; organizar y ejecutar las actividades de transporte marítimo, todo ello en condiciones de seguridad y respetando la normativa nacional e internacional establecida".

GRADO MEDIO (Nivel 2 de cualificaciones en la Unión Europea)*(tabla 16)*

CICLO FORMATIVO	CENTRO EDUCATIVO
Técnico Pesca y Transporte Marítimo	Centro de FP Marítimo Pesquera Gijón

Es un ciclo formativo de grado superior y sus competencias generales son “planificar y dirigir la navegación, seguridad del buque y tripulación observando la normativa nacional e internacional. Planificar y dirigir las operaciones de carga, descarga y estiba, así como las actividades extractivas, controlando y optimizando la producción”.

GRADO MEDIO (Nivel 3 de cualificaciones en la Unión Europea)*(tabla 17)*

CICLO FORMATIVO	CENTRO EDUCATIVO
Navegación, Pesca y Transporte Marítimo	Centro de FP Marítimo Pesquera Gijón

Por último, hay algunos ciclos formativos en los que se imparte algún crédito de la especialidad del sector de la logística:

- Comercio: en este ciclo de grado medio se imparten 130 horas sobre operaciones de almacenaje.
- Gestión comercial y Marketing: en este ciclo de grado superior se imparten 160 horas de logística comercial.

4.4.3. Formación ocupacional

Esta formación sirve de puente entre la escuela y el mundo laboral, proporcionando una formación especializada práctica de acuerdo con las necesidades de las empresas. Su finalidad principal es la inserción laboral. La oferta está muy diversificada y existen numerosos cursos en diferentes especialidades.

Los cursos que configuran la actual oferta formativa se han obtenido a partir de procesos de ordenación ocupacional de los diferentes sistemas productivos y están ordenados en Áreas Profesionales y éstas, a su vez, por Familias Profesionales.

Esta estructura queda reflejada en el código que acompaña a cualquier especialidad, donde las dos primeras letras indican la Familia Profesional y las dos siguientes en Área Profesional.

En relación con el Sector del Transporte y la Logística, las Familias y Áreas Profesionales en las que encontramos formación relacionada son:

Familia Profesional: Transportes y Comunicaciones (TC)

- Área profesional: Transporte aéreo (TCTA)
- Área profesional: Transporte por carretera (TCTC)
- Área profesional: Transporte marítimo (TCTM)
- Área profesional: Transporte por rail y cable (TCTR)
- Cursos sin área definida (TCXX)

Familia Profesional: Comercio (CC)

- Area profesional: Comercio Exterior (CCCE)
- Area Profesional: Almacenaje (CCAL)
- Cursos sin área definida (CCXX)

Este tipo de formación puede programarse de dos formas:

- Como módulo integrado en el itinerario formativo de un curso de carácter ocupacional, por lo que el Centro únicamente debería estar homologado en la especialidad a la que se une esta formación complementaria.
- También se pueden programar de forma independiente para lo que se requeriría una homologación/asignación a un centro, o bien unidas a una programación de carácter ocupacional.

Dentro de esta familia de cursos que se imparten en Asturias, en relación con el Transporte por carretera, encontramos los siguientes:

CURSOS DE FORMACIÓN OCUPACIONAL*(tabla 18)*

FAMILIA TRANSPORTE		
DENOMINACIÓN	HORAS	FIP-ESE-INEM
Curso de logística en la empresa. activos	48	Fondo Social Europeo
Agente Planificador de Transporte	469	INEM
FAMILIA COMERCIO		
DENOMINACIÓN	HORAS	FIP-ESE
Técnico de comercio exterior	325	Formación para la Inserción Profesional

El siguiente cuadro resume los cursos que más nos interesan a los efectos del presente estudio.

Área profesional*(tabla 19)*

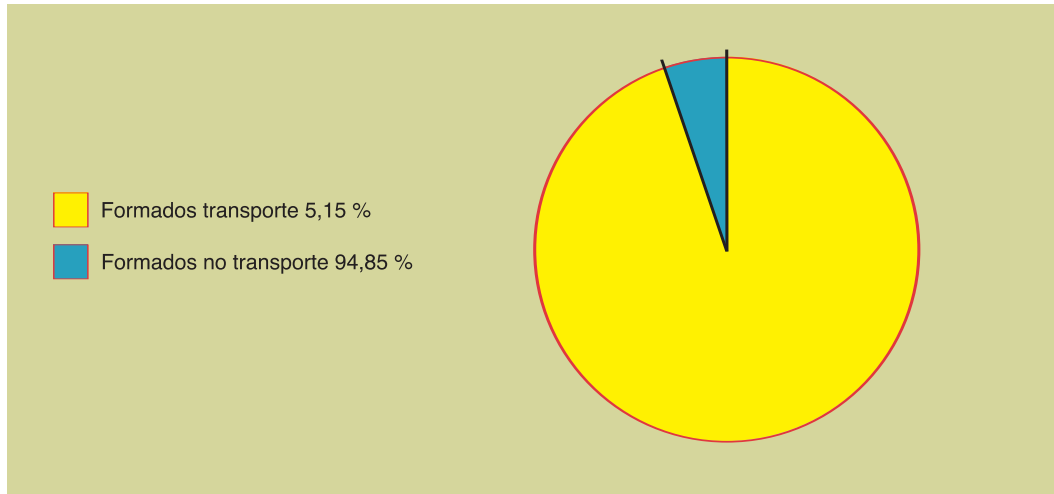
Fuente: Ministerio de Fomento.

CÓDIGO	DENOMINACIÓN	DURACIÓN
ÁREA PROFESIONAL: TRANSPORTE POR CARRETERA (TCTC)		
TCTC01	Ingles: básico transporte	0250
TCTC02	Francés: básico transporte	0250
TCTC03	Ingles: gestión transporte	0250
TCTC04	Francés: gestión transporte	0250
TCTC06	Transporte de mercancías peligrosas por carretera	0110
TCTC10	Agente de planificación de transporte	0460
ÁREA PROFESIONAL: TRANSPORTE MARÍTIMO (TCTM)		
TCTM20	Operador de estiba/desestiba y desplazamiento de cargas	0320
TCTM30	Capataz de operaciones portuarias	0585
TCTM40	Operador de grúas de puerto	0300
ÁREA PROFESIONAL: CURSOS SIN ÁREA DEFINIDA: TC (TCXX)		
TCXX10	Consejero de seguridad	0250
ÁREA PROFESIONAL: COMERCIO EXTERIOR (CCCE)		
CCCE10	Auxiliar de comercio exterior	0450
ÁREA PROFESIONAL: ÁREA PROFESIONAL: ALMACENAJE (CCAL)		
CCAL10	Gestor de almacén	0300
ÁREA PROFESIONAL: CURSOS SIN ÁREA DEFINIDA: TC (CCXX)		
CCXX01	Técnico de comercio exterior	0300

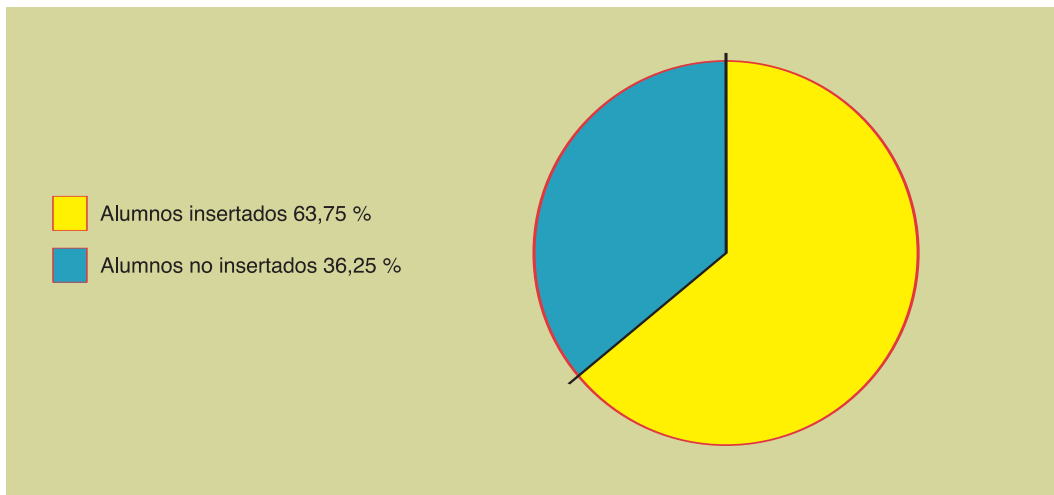
N: Nacional C: Comarcal L: Local P: Provincial A: Autonómico

Respecto a los resultados obtenidos en Asturias por la Formación Ocupacional, nos remitimos con carácter general al epígrafe siguiente (formación orientada a los conductores) si bien podemos adelamos ahora los siguientes datos generales.

Tomando como fuente la información aportada Por el Plan FIP, en el año 2004 se han formado un total de 13.427 alumnos, de los que 693 lo han hecho en especialidades relacionadas con el transporte y las comunicaciones, esto suponen el 5,16% sobre el total.

Alumnos formados 2004*(gráfico 25)*

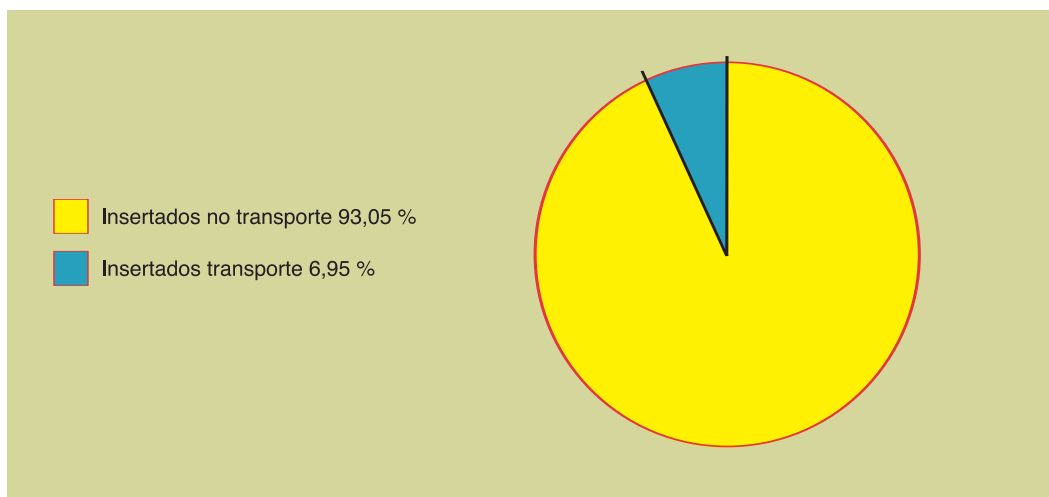
Por lo que se refiere a los alumnos insertados cabe mencionar que en el mismo año han sido un total de 8.560, que suponen un 63,75% sobre el total.

Alumnos insertados 2004*(gráfico 26)*

Los alumnos insertados provenientes de acciones formativas relacionadas con el Transporte y las Comunicaciones suponen el 6,95% sobre el total, mientras que el resto de los alumnos su parámetro es del 93,05%.

Alumnos insertados transporte 2004

(gráfico 27)

**4.4.4. Formación continua**

La formación continua tiene como objetivo principal facilitar a los trabajadores la cualificación o el perfeccionamiento profesional para promocionarse en su vida laboral y adaptarse al cambio tecnológico y del mercado de trabajo.

La oferta de formación continua existente en el sector del transporte y la logística en Asturias se encuentra dispersa, hay cursos que oscilan entre las 20 y las 1.000 horas, los destinatarios pueden ser personas con experiencia o bien profesionales de un sector específico.

Existen cursos con idéntica denominación pero con unos contenidos y duración muy diferentes.

Esta formación tiene a su favor la capacidad de adaptación a las necesidades de formación de la empresa, que está en continua evolución pero, como hemos mencionado anteriormente, en el sector del transporte se aprecian ciertas dificultades en este sentido, principalmente cuando se trata de formación destinada a aquellos trabajadores del sector que no son conductores.

Respecto a la financiación del sistema de Formación Continua, por un lado tenemos los fondos procedentes de la cuota de Formación Profesional (0,70% de la base de accidentes de trabajo y enfermedades profesionales) que recauda la Tesorería General para la Seguridad Social, a cuenta, a partes iguales (0,35%), tanto del trabajador como del empresario. De esta cantidad, como mínimo, un 0,35%, debe ir destinada a la financiación de iniciativas de formación de trabajadores ocupados, pudiendo la parte restante, hasta completar el 0,70%, destinarse a la Formación Profesional de desempleados.

Por otro lado, la unión Europea coparticipa en la financiación a través de sus Fondos Estructurales y también a través de los recursos del Fondo Social Europeo y, por último, existen fondos procedentes del Instituto Nacional de Empleo.

En cuanto a los centros de formación, también existe gran variedad siendo en su gran mayoría de iniciativa privada. Todos ellos realizan acciones y actividades relacionadas con el sector de la Logística y el Transporte, o bien con temas transversales.

Oferta de especialidades del área formativa Transporte y Comunicaciones:

1. Consejero de seguridad
2. Técnico en manipulación y transporte de mercancías peligrosas
3. Técnico en logística y distribución
4. Agente de planificación del transporte
5. Técnico en transporte por carretera
6. Agente de transportes internacionales
7. Auxiliar de reparto de mercancías
8. Operador de estiba, desestiba y desplazamiento de cargas*
9. Operador de Centros de Facilitación Aeroportuaria
10. Conductor de vehículos articulados
11. Conductor de vehículos ligeros a motor*
12. Conductor de camión pesado*
13. Conductor de autobuses*
14. Conductor: clase B, clases C1-C, con remolque clase E, clase D, camión grúa
15. Maquinista - conductor de ferrocarril
16. Tripulante de cabina de pasajeros
17. Contraamaestre de cubierta
18. Capataz de operaciones portuarias
19. Operador de grúas de puerto*
20. Carretillero
21. Seguridad vial

4.4.5. Certificado de Capacitación

Independientemente de la formación académica, para el desempeño de la actividad profesional en el transporte es necesario acreditar ante la Administración el conocimiento de la profesión.

Para el ejercicio de las actividades de transporte público por carretera (transportista) y sus actividades auxiliares y complementarias (operador de transporte) se debe obtener el título administrativo de Capacitación Profesional correspondiente a una o a ambas de las siguientes modalidades:

- Transporte interior e internacional de mercancías. Actividades auxiliares del transporte.

(Agencias de transporte).

- Transporte interior e internacional de viajeros.

Debemos señalar que no es necesaria la obtención del certificado de capacitación para operar como transportista autónomo (autopatrón o empresario individual de transporte) en los casos en que el vehículo utilizado sea inferior a los 3.500 kg y con una limitación máxima de carga de 2.200 Kg. En estos casos la obtención de Autorización de Transporte no está sujeta a limitaciones o contingencias (como sucede para el caso de vehículos pesados) y se otorga en los plazos previstos previa justificación de los requisitos (disponibilidad del permiso de conducir de la clase que corresponda y disponibilidad del vehículo). Así pues, el acceso a la profesión, en un primer nivel, viene establecido por la obtención de los permisos de conducción para la utilización de vehículos de esta primera categoría.

Asimismo, las empresas que realicen transporte de mercancías peligrosas por carretera (también por ferrocarril o por vía navegable), o que realicen operaciones de carga o descarga ligadas a dichos transportes, deben disponer de Consejero de Seguridad, encargado de contribuir a la prevención de los riesgos que para las personas, los bienes o el medio ambiente, implican tales actividades.

Los exámenes, tanto de Capacitación Profesional para la actividad de transporte y sus actividades auxiliares y complementarias como de Capacitación Profesional de los Consejeros de Seguridad, son convocados y realizados por las Consejerías competentes en materia de transporte de las Comunidades Autónomas.

(*) Reconocidos como Certificado de Profesionalidad.

Existen disposiciones explícitas para el reconocimiento de la capacitación profesional a aquellas personas que en el momento de entrar en vigor la Ley de Ordenación de los Transportes Terrestres (LOTT) fueran ya transportistas o administradores de empresas dedicada al transporte. Asimismo, la Orden Ministerial OM 26-6-01 (BOE 6-7-01) permite la convalidación de la Capacitación Profesional para los Técnicos Superiores en Gestión del Transporte (siempre que el programa de materias exigido para la obtención del referido título de formación profesional incluya unos contenidos mínimos detallados en la citada OM).

4.4.6. Los Certificados de Profesionalidad

Los certificados de profesionalidad, permiten acreditar oficialmente las competencias adquiridas mediante distintas vías relacionadas con la formación profesional. Entre ellas se encuentran la formación profesional ocupacional y continua, los programas de formación y empleo, los contratos de aprendizaje y para la formación, y la experiencia laboral.

Con los certificados de profesionalidad se pretende proporcionar información comprobada de la competencia de los trabajadores, con objeto de agilizar los procesos de búsqueda de empleo y permitir una adecuada gestión de los recursos humanos en las empresas, así como de facilitar la movilidad y la igualdad de oportunidades en el mercado de trabajo. Estos certificados tendrán carácter oficial y validez en todo el territorio nacional.

En el REAL DECRETO 295/2004, de 20 de febrero, se establecen determinadas cualificaciones, incluidas en el Catálogo nacional de cualificaciones profesionales, módulos formativos que se incorporan al Catálogo modular de formación profesional .

La relación de certificados de profesionalidad aprobados y publicados y que se corresponden con las Familias Profesionales objeto del presente estudio, son:

FAMILIA PROFESIONAL (F.P.) COMERCIO Y MARKETING

(tabla 20)

CERTIFICADOS DE PROFESIONALIDAD	NIVEL DE CUALIFICACIÓN U.E.
Actividades de venta	Nivel 2
Gestión administrativa y financiera del comercio internacional	Nivel 3
Atención al cliente, consumidor o usuario	Nivel 3
Tráfico de mercancías por carretera	Nivel 3

Familia Profesional (F.P.) de Transportes y Comunicaciones

(tabla 21)

CERTIFICADOS DE PROFESIONALIDAD	RD
Conductor de Autobús	RD 1998/1996 de 6/9/96, BOE 238 - 2/10/96
Conductor de Camión Pesado	RD 2001/1996 de 6/9/96, BOE 238 - 2/10/96
Operador de Estiba/Desestiba y Desplazamiento de Cargas	RD 1999/1996 de 6/9/96, BOE 237-1/10/96
Conductor de Vehículos Ligeros a Motor	RD2000/1996 de 6/9/96 BOE 238 - 2/10/96
Operador de Grúas de Puerto	RD 1996/1996 de 6/9/96 BOE 237 - 1/10/96

(17) Fuente: BOE núm. 59 Martes 9 marzo 2004.

4.5. Oferta de formación en transporte en ASTURIAS

Nota metodológica: los datos aportados se basan en información sobre las acciones formativas financiadas por el Plan FIP y por el Fondo Social Europeo. No se tienen en cuenta otros programas por carecer de información sobre los mismos, como es el caso de:

- Programa FOR-MIC que desarrolla la Fundación Para el Desarrollo de la Formación en Zonas Mineras Del Carbón
- Programa FORCEM que desarrolla la Fundación para la Formación Continua
- Programas que financia el Ministerio de Fomento
- Acciones formativas desarrolladas por las iniciativas comunitarias que se estén ejecutándose en el Principado de Asturias

4.5.1. Formación ocupacional

En los epígrafes Formación ocupacional y Formación continua, quedó reflejada la variedad de ocupaciones y cursos existentes ofertados. De ellos, la familia profesional “Transportes y Comunicaciones”, se compone actualmente de los siguientes cursos:

(tabla 22)

CÓDIGO	DENOMINACIÓN
TRANSPORTE AÉREO	
TCTA10	Tripulante de cabina de pasajeros
TCTA20	Operador de centros de facilitación aeroportuaria
TRANSPORTE POR CARRETERA	
TCTC01	Ingles: básico transporte
TCTC02	Francés: básico transporte
TCTC03	Ingles: gestión transporte
TCTC04	Francés: gestión transporte
TCTC05	Conductor de vehículos articulados
TCTC06	Transporte de mercancías peligrosas por carretera
TCTC07	Conductor de vehículos articulados autobús
TCTC10	Agente de planificación de transporte
TCTC20	Conductor de vehículos ligeros a motor
TCTC21	Conductor de vehículos clase "B"
TCTC30	Conductor de camión pesado
TCTC31	Conductor de vehículos "C1-C"
TCTC32	Conductor de vehículos con remolque clase "E"
TCTC40	Conductor de autobús
TCTC41	Conductor de vehículos clase "D"
TRANSPORTE MARÍTIMO	
TCTM10	Contraestre de cubierta
TCTM20	Operador de estiba/desestiba y desplazamiento de cargas
TCTM30	Capataz de operaciones portuarias
TCTM40	Operador de grúas de puerto
TRANSPORTE POR RAIL Y CABLE	
TCTR10	Factor de circulación
TCTR20	Maquinista Conductor de ferrocarril
CONSEJERO DE SEGURIDAD	
TCXX10	Consejero de seguridad

De todos estos cursos solo en tres casos sus contenidos están regulados por certificados de profesionalidad, en el resto la formación que se imparte, sobre todo en acciones formativas financiadas por el plan FIP, se imparten los contenidos ajustados a los denominados programas de cursos de formación ocupacional.

Programas de cursos de formación ocupacional	
Inglés: básico transporte	Programa de Curso de Formación Ocupacional
Francés: básico transporte	Programa de Curso de Formación Ocupacional
Inglés: gestión transporte	Programa de Curso de Formación Ocupacional
Francés: gestión transporte	Programa de Curso de Formación Ocupacional
Conductor de vehículos articulados	Programa de Curso de Formación Ocupacional
Transporte de mercancías peligrosas por carretera	Programa de Curso de Formación Ocupacional
Conductor de vehículos articulados autobús	Programa de Curso de Formación Ocupacional
Agente de planificación de transporte	Programa de Curso de Formación Ocupacional
Conductor de vehículos ligeros a motor	Certificado de profesionalidad: REAL DECRETO 2000/1996, de 6 de septiembre
Conductor de vehículos clase "B"	Programa de Curso de Formación Ocupacional
Conductor de camión pesado	Certificado de profesionalidad: REAL DECRETO 2001/1996, de 6 de septiembre
Conductor de vehículos "C1-C"	Programa de Curso de Formación Ocupacional
Conductor de vehículos con remolque clase "E"	Programa de Curso de Formación Ocupacional
Conductor de autobús	Certificado de profesionalidad: REAL DECRETO 1998/1996, de 6 de septiembre
Conductor de vehículos clase "D"	Programa de Curso de Formación Ocupacional
Consejero de seguridad	Programa de Curso de Formación Ocupacional

Si nos centramos en el esfuerzo dedicado (horas impartidas) para cada uno de estos contenidos, se observa que éste se ha dirigido a las siguientes especialidades:

- Agente de planificación de transporte
- Conductor de autobús
- Conductor de camión pesado
- Conductor de camión pesado+prevención de riesgos+sensibilización medioambiental.
- Conductor de camiones de remolque clase e.
- Conductor de trayler
- Conductor de vehículos clases c1-c
- Conductor especialista en autobuses
- Obtención del certificado ADR para transporte de mercancías peligrosas
- Operador de estiba/desestiba y desplazamiento de cargas
- Transporte de mercancías peligrosas por carretera

Como luego se verá, una gran mayoría de los cursos impartidos bajo la modalidad FIP (a excepción del curso de Agente Planificador) están dirigidos al colectivo de conductores. Incluso la obtención del denominado certificado ADR (certificado necesario para transporte de mercancías peligrosas) está asociado al perfil del conductor profesional.

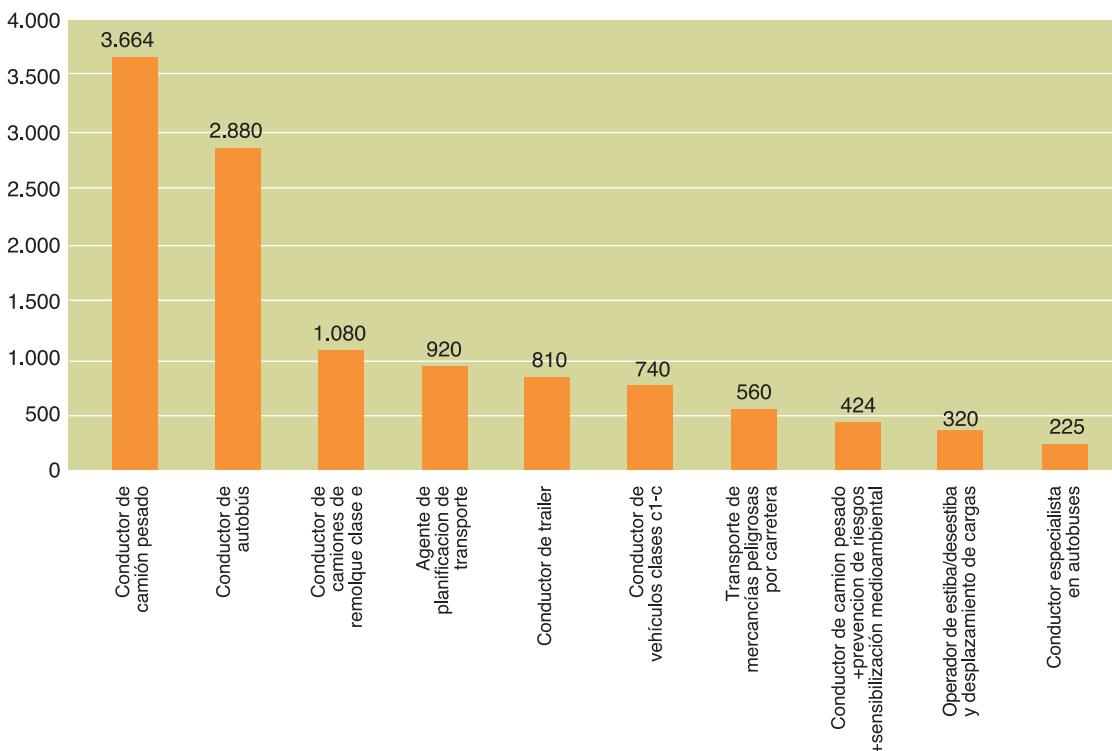
Una vez vistas las especialidades, pasamos a analizar la distribución de los cursos y las horas impartidas tomando como fuente los datos aportados en la página web del propio Servicio público de empleo en Trabajastur.

El análisis de estos datos nos permite obtener una visión global del reparto de estos cursos, tanto por su temática y contenidos como desde el punto de vista de las entidades que los imparten, ofreciendo unos indicativos (porcentajes) muy ilustrativos sobre el esfuerzo que cada una de estas entidades viene realizando en cada caso.

A partir de estos datos se concluye que a fecha de 30 de septiembre de 2005, y pendientes de una posible cuarta programación del Plan Nacional de Inserción y Formación Profesional, en la familia profesional denominada Transportes y comunicaciones, se han impartido 11.623 horas de formación, distribuidas en 34 acciones formativas. En esas 34 acciones formativas está previsto que van a participar unos 436 alumnos.

La especialidad en la que se han impartido un mayor número de horas ha sido la de Conductor de camión pesado, 3.664, que suponen un 31,52 sobre el total, en orden de importancia le sigue "Conductor de autobús", con 2.880 horas, el 24,78%, Conductor de camiones de remolque clase e con 1.080 horas, que suponen el 9,29%, "Agente de planificación del transporte" con 920 horas, el 7,92%, conductor de trailer, 810, el 6,97%, Conductor de vehículos clases c1-c, con 740 horas, el 6,37%, Transporte de mercancías peligrosas por carretera, 560 horas, el 4,82%, Conductor de camión pesado +prevención de riesgos + sensibilización medioambiental, 424 horas, el 3,65%, Operador de estiba/desestiba y desplazamiento de cargas con 320 horas, el 2,75%, y por último con la menor representación nos encontramos a Conductor especialista en autobuses, en la que constan 225 horas que suponen el 1,94% restante.

Distribución de las acciones formativas en transportes y comunicaciones. (gráfico 28)
Enero - Septiembre 2005



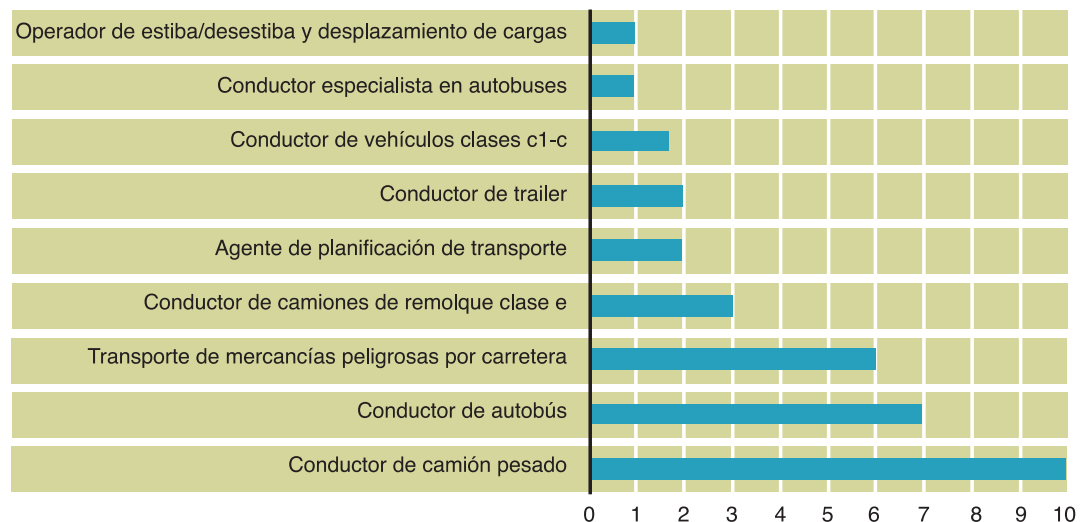
A. Distribución por especialidades

El número total de cursos que se han impartido en especialidades de la familia profesional transportes y comunicaciones han sido 32, estos se distribuyen de la siguiente manera: la especialidad en la que se han impartido más acciones formativas ha sido “Conductor de camión pesado”, en la que se ejecutaron 9 acciones formativas, que representan sobre el total el 26,47%, por debajo de ésta se observa que en la especialidad de “Conductor de autobús” se han impartido 7, el 20,59%, en “Transporte de mercancías peligrosas por carretera” fueron 6, el 17,65%, y ya por debajo de estos, con una diferencia bastante significativa, nos encontramos con la especialidad de “Conductor de camiones de remolque clase e”, en la que se han impartido 3, que suponen el 8,82%.

Entre las especialidades y cursos, en las que se han impartido menos acciones formativas están: “Operador de estiba/desestiba y desplazamiento de cargas”, “Conductor especialista en autobuses” y “Conductor de camión pesado + prevención de riesgos + sensibilización medioambiental” las tres con un solo curso, representando el 2,94% cada una y, por último, “Agente de planificación de transporte”, Conductor de trayler y “Conductor de vehículos clases c1-c” con dos acciones formativas en cada caso, suponiendo cada una de ellas el 5,88% sobre el total.

Acciones formativas y especialidades

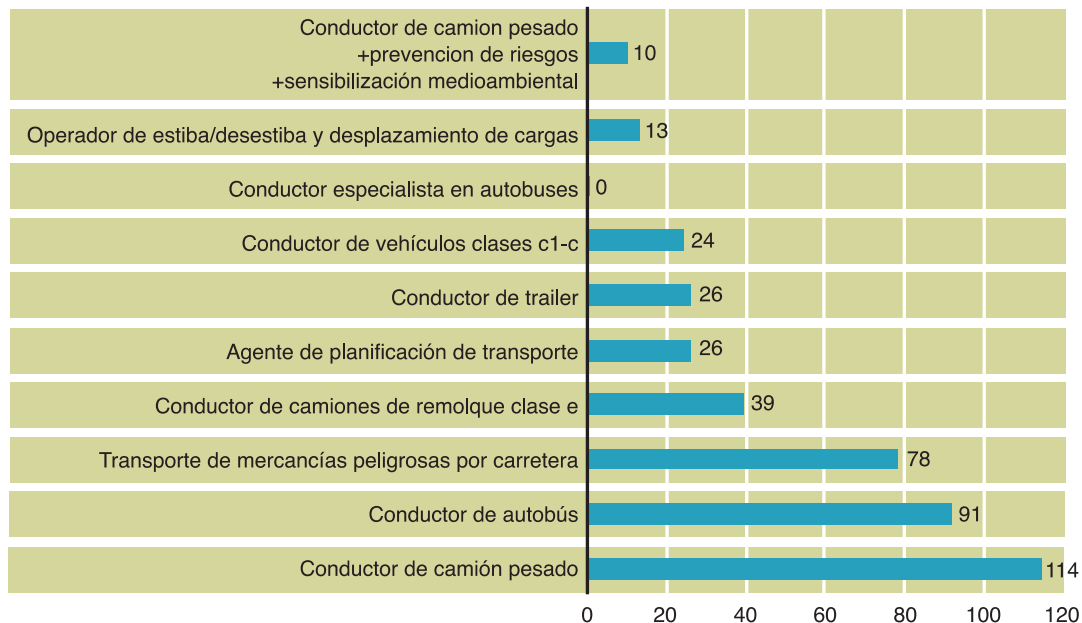
(gráfico 29)



B. Distribución de alumnos por especialidades

En lo referente a este parámetro se observa que de los 436 alumnos que han estado inmersos en acciones formativas relacionadas con los transportes y las comunicaciones 114 han recibido formación en “Conductor de camión pesado”, lo que supone el 26,15%, 91 en “Conductor de autobús”, el 20,87%, 63 en “Transporte de mercancías peligrosas por carretera”, el 17,89%, 39 en la especialidad “Conductor de camiones de remolque clase E”, que representan el 8,94%, 26 se han formado en acciones formativas “agente de planificación de transporte y Conductor de camiones de remolque clase E, representando cada uno el 5,96%. En la especialidad de conductor de trayler se han formado 24 personas, suponiendo el 5,50%.

Entre las especialidades en las que se han formado un número menor de personas nos encontramos con: “Conductor de camión pesado +prevención de riesgos + sensibilización medioambiental”, en la que se han formado 10 alumnos, el 2,29%, “Operador de estiba/desestiba y desplazamiento de cargas”, con 13 alumnos, el 2,98%, y por último en la especialidad “Conductor especialista en autobuses” se han formado 15 personas, el 3,44% restante.

Alumnos por especialidades. Septiembre 2005*(gráfico 30)***C. Entidades que imparten formación**

Los centros que imparten la formación ocupacional en Asturias son de dos tipos:

1. Centros públicos que desarrollan acciones formativas, dirigidas a personas desempleadas, en el marco del Plan Nacional de Formación e Inserción Profesional (FIP).
2. Instituciones, organizaciones, empresas de transporte y centros de formación públicos o privados con capacidad para impartir formación ocupacional en la especialidad formativa homologada.

Los principales centros que han impartido formación (FIP) en especialidades relacionadas con los transportes y comunicaciones en Asturias han sido los siguientes:

- ASETRA
- Asociaciones Federadas de Autónomos de Asturias – AFAS.
- Autoescuela Fruela
- Autoescuela La Mundial
- Autoescuela Oviedo
- CFO Gijón
- EMUTFOR (Centro Transportes de Mieres)
- Escuela de Formación del Transporte
- FOREM - CCOO Asturias
- Formación Técnica Logística
- SATOA (cursos con compromiso de contratación).
- T.V.A. (A.D.T. Asoc. Desarrollo Transporte)
- TRAKTOS Automoción S.L.

D. Distribución de horas de formación por centros

Hasta el momento mencionado al principio de este trabajo, se contabilizaban un total de 11.263 horas de formación impartidas, estas se distribuyen entre las entidades que imparten formación de la siguiente forma: Principalmente destacan dos una es ASETRA y T.V.A. (A.D.T. ASOC. DESARROLLO TRANSPORTE), la primera lleva impartidas 2.660 horas, que suponen sobre el total el 22,89% y la segunda 2.070 horas, el 17,81%.

Por debajo de estas, en lo que al número de horas se refiere nos encontramos a: TRAKTOS AUTOMOCION S.L. con 1.620 horas, el 13,94%, AUTOESCUELA LA MUNDIAL con 1.435 horas, el 12,35%, y AUTOESCUELA FRUELA con 1.090 horas, el 9,38%.

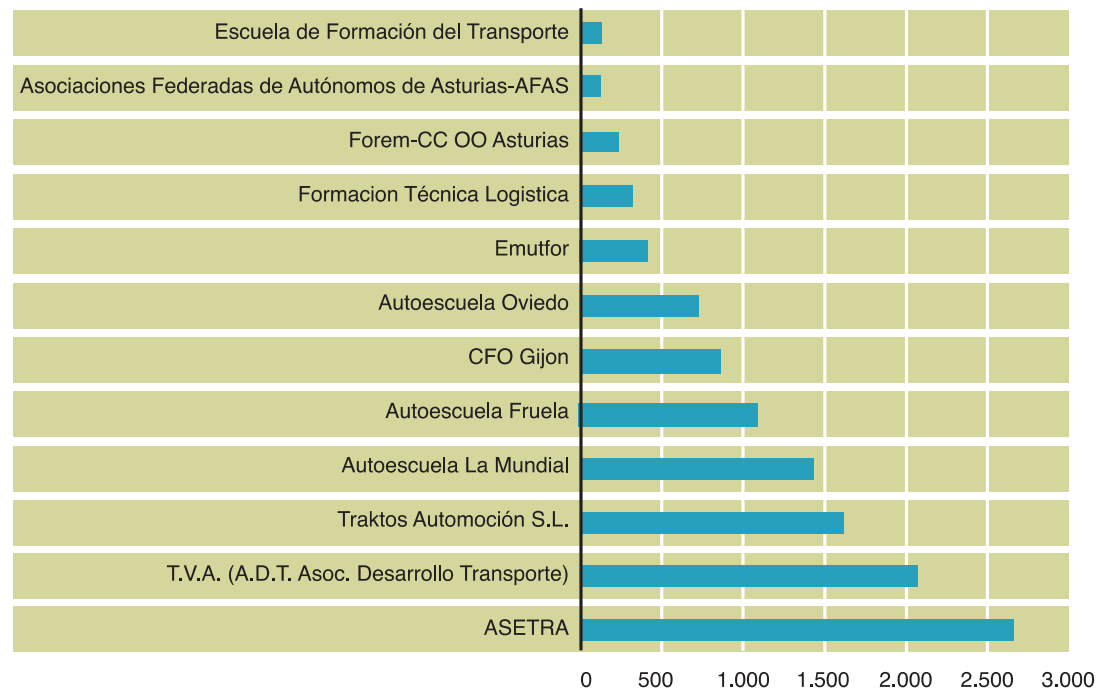
Por debajo de las 1.000 horas de formación, están: el Centro de Formación Ocupacional de Gijón con 848, que representa el 7,30%, y la AUTOESCUELA OVIEDO con 730 horas, el 6,28%.

Por debajo de 500 horas están: EMUTFOR con 405 horas, el 3,48%, FORMACION TECNICA LOGÍSTICA, con 320 horas, el 2,75%, FOREM-CCOO ASTURIAS CON 225 HORAS, EL 1,94%.

Ya por último las dos entidades que han impartido un número menor de horas son: ASOCIACIONES FEDERADAS DE AUTÓNOMOS DE ASTURIAS–AFAS¹⁸ y ESCUELA DE FORMACION DEL TRANSPORTE, ambas han impartido 110 horas, que suponen un 0,95% cada una.

Horas centros transportes. Septiembre 2005

(gráfico 31)



(18) En el sector del transporte la asociación UITA es la más representativa entre los autónomos.

E. Distribución de acciones formativas por centros

Las 32 acciones formativas se distribuyen entre las entidades que las han impartido de la siguiente forma: la que más acciones ha ejecutado ha sido ASETRA, 8 acciones, que representan sobre el total el 23,53%, por debajo están T.V.A. (A.D.T. ASOC. DESARROLLO TRANSPORTE y AUTOESCUELA LA MUNDIAL con 5 acciones cada una, que representan el 14,71%, TRAKTOS AUTOMOCION S.L. con cuatro, suponen el 11,76%, AUTOESCUELA FRUELA en la que se han impartido 3 acciones, el 8,82%.

Entre las entidades en las que se han impartido menos cursos están AUTOESCUELA OVIEDO y CFO GIJÓN, ambas con dos, representando el 5,88%, cada una y ya, por último, ASOCIACIONES FEDERADAS DE AUTÓNOMOS DE ASTURIAS-AFAS, EMUTFOR, ESCUELA DE FORMACION DEL TRANSPORTE, FOREM-CCOO ASTURIAS, FORMACION TECNICA LOGÍSTICA, con un curso, que representa el 2,94% cada una.

F. Distribución de alumnos por centros

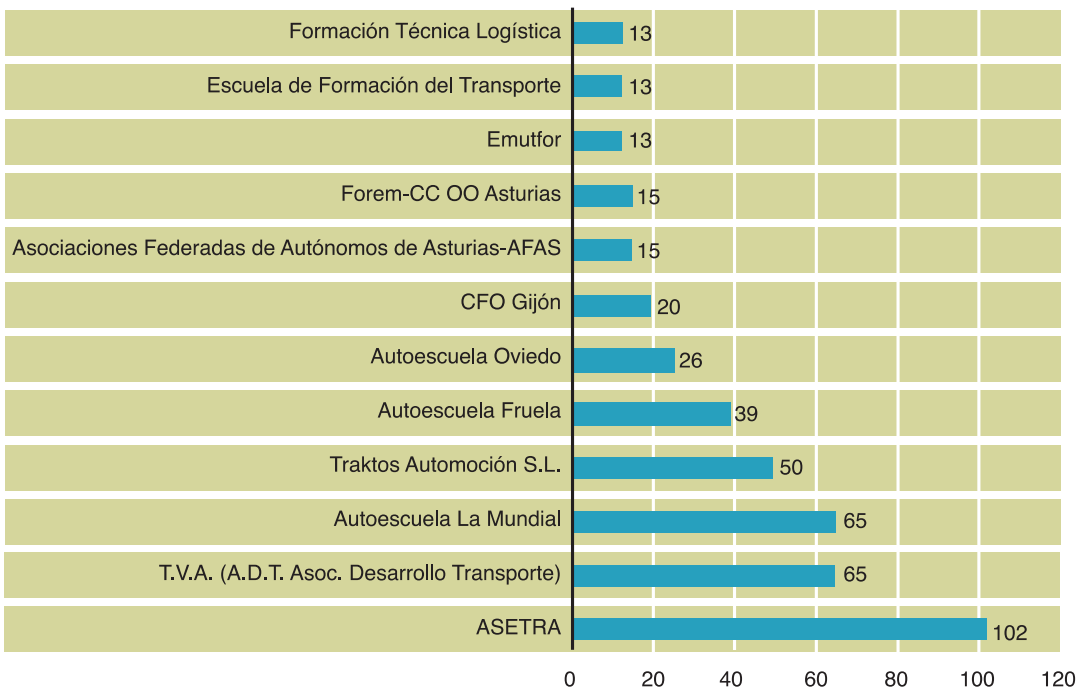
La entidad en la que han pasado más alumnos por sus aulas ha sido ASETRA, con 102, que suponen sobre el total el 23,39%, AUTOESCUELA LA MUNDIAL y T.V.A. (A.D.T. ASOC. DESARROLLO TRANSPORTE), ambas con 65 alumnos, representando sobre el total el 14,91% cada una. Por debajo de estas está AUTOESCUELA FRUELA, con 39, el 11,47%.

Con menos alumnos están AUTOESCUELA OVIEDO, con 26 alumnos, el 5,96%, el CFO GIJÓN con 20, el 4,59%, ASOCIACIONES FEDERADAS DE AUTÓNOMOS DE ASTURIAS-AFAS y FOREM-CCOO ASTURIAS, ambas con 15 alumnos, representando un 3,44% cada una.

Por último entre los centros que menos alumnos han formado, están EMUTFOR, ESCUELA DE FORMACION DEL TRANSPORTE y FORMACION TECNICA LOGÍSTICA, con 13 alumnos en cada uno, lo que supone para cada entidad el 2,98%

Alumnos por centros. 2005

(gráfico 32)



G. Situación geográfica por centros

La localización geográfica en la que las entidades mencionadas imparte formación puede ser un elemento a tener en cuenta en este trabajo, para comenzar se ha de comentar que la localización en el Principado de las principales entidades que imparten formación es la siguiente:

- Avilés
- Gijón
- Langreo
- Llanera
- Mieres
- Oviedo
- Tineo

H. Distribución del número de horas de formación por localización geográfica

Las 11.623 horas de formación impartida en acciones formativas relacionadas con el transporte y las comunicaciones se distribuyen de la siguiente forma:

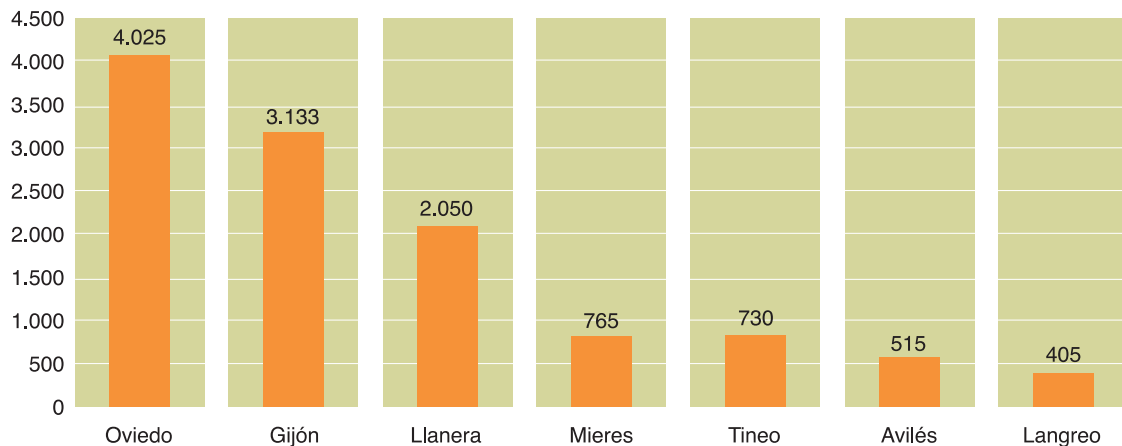
La zona donde se han impartido más horas es en Oviedo con un total 4.025, que suponen sobre el total el 34,63%, después está Gijón 3.133 horas, el 26,96%, a este le sigue Llanera en la que se impartieron 2.050 horas, que suponen el 17,64%.

Con un menor número de horas está Mieres con 765 horas, el 6,58% y Tineo con 730, que supone el 6,28%.

Por último en las zonas donde menos horas de formación se han impartido, han sido Avilés con 515 horas, el 4,43% y Langreo con 405, que supone el 3,48% restante.

Horas de formación en transportes y comunicaciones y localización geográfica. 2005

(gráfico 33)



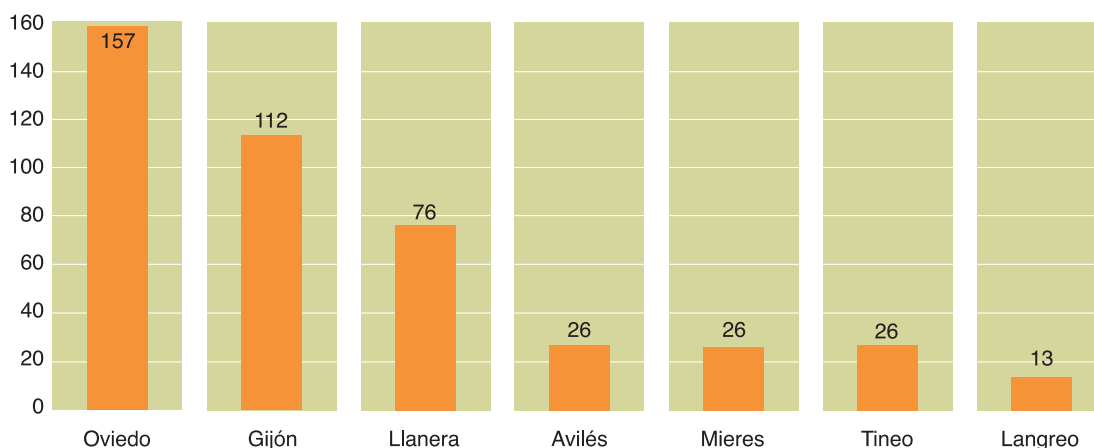
I. Distribución del número de alumnos por localización geográfica

Del total de los 436 alumnos formados, 157 lo han sido en Oviedo estos suponen el 36,01%, 112 lo han sido en Gijón, el 25,69%, en Llanera se formaron 76 alumnos, el 17,43%, en Avilés, Mieres y Tineo se han formado 26 en cada uno, que suponen el 5,96 para cada zona.

La zona donde menos alumnos se han formado ha sido en Langreo, en la que se han formado 13 alumnos, que representan el 2,98% restante.

Alumnos en transportes y comunicaciones por zonas geográficas. Septiembre 2005

(gráfico 34)



J. Distribución del número de acciones formativas por localización geográfica

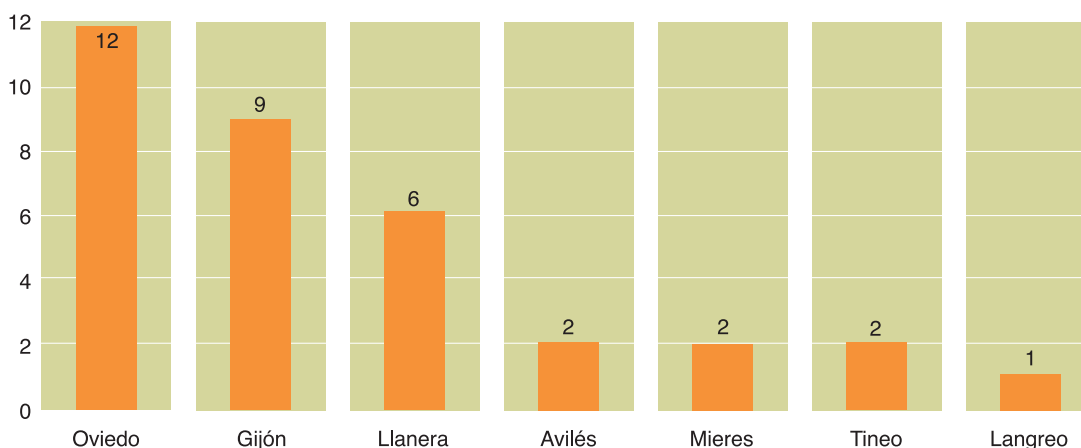
Los 34 cursos impartidos en Asturias se distribuyen geográficamente de la siguiente forma:

En Oviedo se han impartido 12 acciones formativas, que suponen el 35,29%, a esta zona le sigue Gijón con 9, el 26,47%, en Llanera 6, que representa el 17,65%, en Avilés, Mieres y Tineo en las que se han realizado 2 acciones formativas en cada zona, que suponen para cada una el 5,88%.

Por último donde menos acciones formativas se han impartido ha sido en Langreo con 1 acción formativa, que supone el 2,94% restante.

Cursos por zonas transportes y comunicaciones. Septiembre 2005

(gráfico 35)

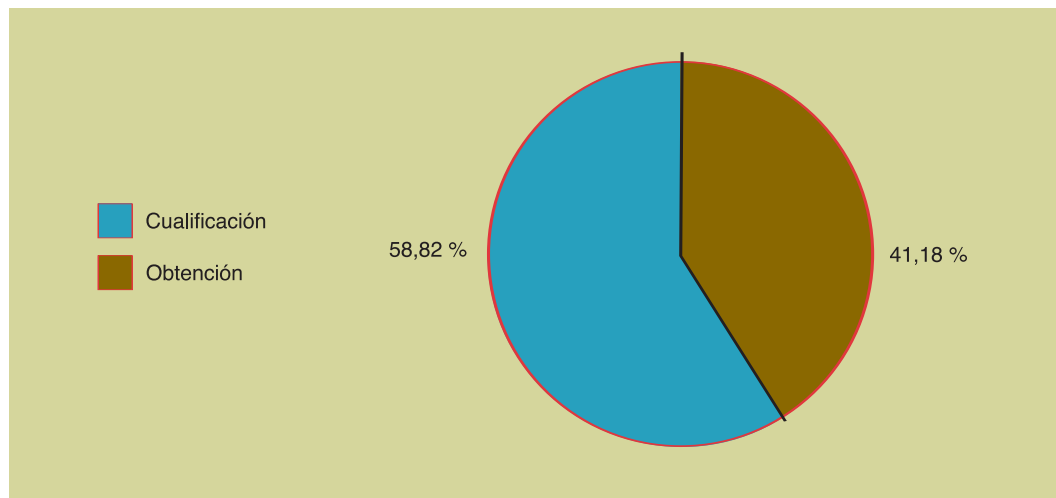


Tipología de la formación ocupacional destinada a los conductores

Del total de las 24 acciones formativas desarrolladas hasta la fecha que se ha mencionado 14, estas suponen el 41,18% sobre el total y se corresponden con procesos que conllevan la obtención de permiso, o lo que es lo mismo, estas acciones formativas se deben impartir en centros de formación autorizados por la Dirección General de Tráfico. Este tipo de acciones pueden implicar el acceso directo al mundo laboral de los alumnos. Las 20 acciones formativas restantes son de lo que se denomina cualificación, y suponen el 58,82% restante.

Acciones formativas obtención cualificación. Septiembre 2005

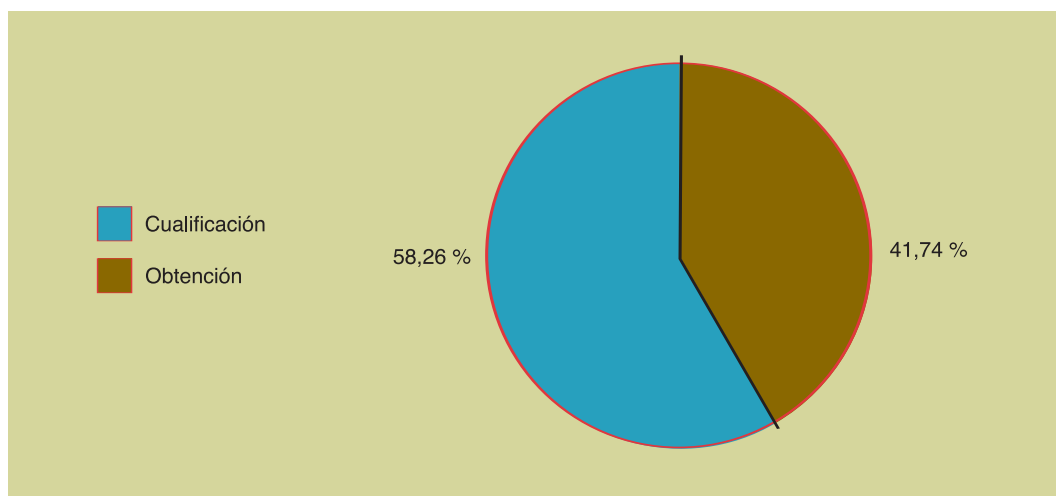
(gráfico 36)



Desde este punto de vista de los 436 alumnos formados 182, el 41,74% se han formado en procesos formativos que tienen que ver con la obtención del permiso correspondiente, mientras que 254, el 58,26% lo han hecho en acciones formativas relacionadas con la cualificación, estos representan el 58,26% restante.

Alumnos obtención cualificación. Septiembre 2005

(gráfico 37)

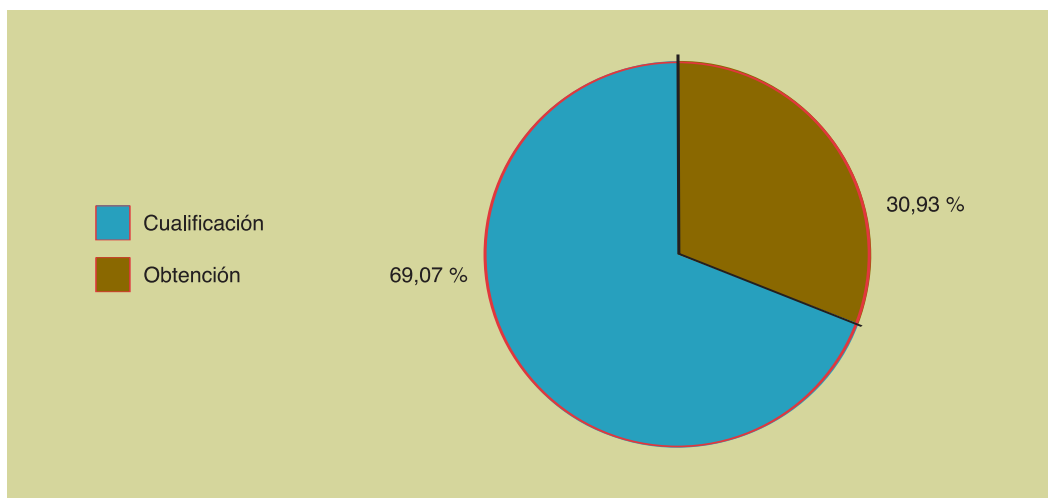


Del total de las 11.623 horas impartidas se observa que 3.595, el 30,93% se han dedicado a acciones formativas que han supuesto, que los alumnos que han estado inmersos en ellas pudieran obtener el permiso para poder conducir el tipo de vehículo, o las características del mismo, para el cual habían realizado la acción formativa.

Por otro lado 8.028 horas han sido impartidas en acciones formativas de cualificación, que supone el 69,07% restante.

Horas obtención permiso cualificación. Septiembre 2005

(gráfico 38)



Las especialidades en las que se han impartido acciones formativas de obtención han sido:

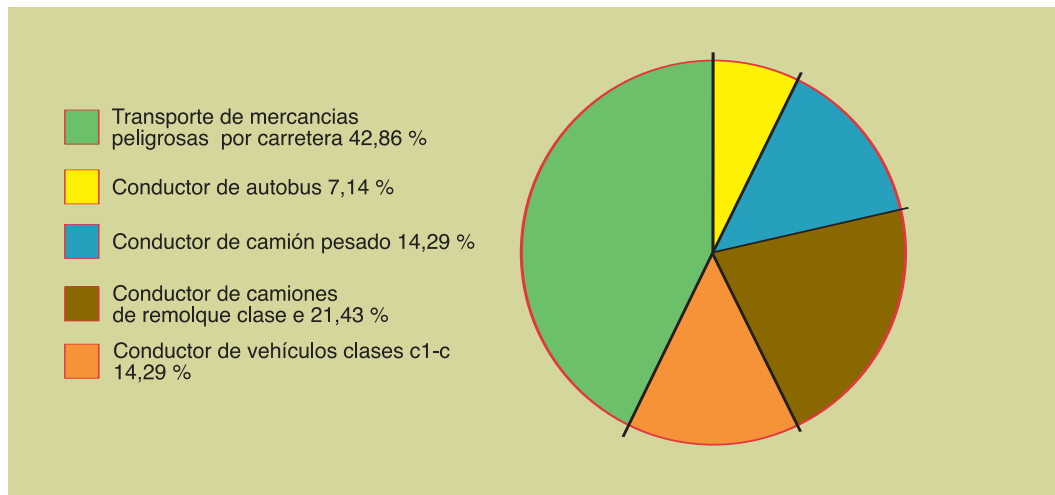
- Conductor de autobús
- Conductor de camión pesado
- Conductor de camiones de remolque clase e
- Conductor de vehículos clases c1-c
- Transporte de mercancías peligrosas por carretera

Del total del número de horas impartidas en acciones formativas relacionadas con la obtención, se observa que 405 horas se han impartido en la especialidad de conductor de autobús, estas suponen el 11,27% sobre el total. En la especialidad de conductor de camión pesado se han impartido 810 horas, el 22,53%. En la especialidad de conductor de camiones de remolque clase E, se han impartido 1080 horas, el 30,04%. En la especialidad de conductor de vehículos clases C1-C se han impartido 740 horas, que suponen el 20,58% y por último en la especialidad de Transportes de Mercancías peligrosas se han impartido 560 horas, que suponen el 15,58%.

Del total del número de horas impartidas en acciones formativas relacionadas con la obtención, se observa que 13 alumnos han participado en la especialidad de conductor de autobús, Estos suponen el sobre el total. En la especialidad de conductor de camión pesado han participado 26 alumnos, el 14,29%. En la especialidad de conductor de camiones de remolque clase E, se han formado 39 alumnos, el 21,43%. En la especialidad de conductor de vehículos clases C1-C han participado 26 alumnos, el 14,29%, en la especialidad de Transportes de Mercancías peligrosas han participado 78 alumnos, que suponen el 42,86% restante.

Procesos de obtención y especialidades alumnos

(gráfico 39)



En las especialidades en las que se han impartido acciones formativas de cualificación han sido las siguientes:

- Agente de planificación de transporte
- Conductor de autobús
- Conductor de camión pesado
- Conductor de camión pesado + prevención de riesgos + sensibilización medioambiental
- Conductor de trayler
- Conductor especialista en autobuses
- Operador de estiba/desestiba y desplazamiento de cargas

Como ya se ha mencionado se han impartido un total de 8.028 horas de formación en acciones formativas con un nivel de cualificación. Estas horas se distribuyen de la siguiente forma: en la especialidad de Agente de planificación de Transporte se han impartido 920 horas, estas suponen sobre el total el 11,46%; en la especialidad de conductor de autobús, se han impartido 2.475 horas, que suponen el 30,83%; en Conductor de camión pesado las horas impartidas han sido 2.854, que suponen el 35,55%; en la especialidad Conductor de camión pesado + prevención de riesgos + sensibilización medioambiental, se han impartido 424, el 5,28%; en Conductor de trayler han sido 810 horas, el 10,09%; en la especialidad de Conductor especialista en autobuses se han impartido 225 horas, el 2,80% y, por último, en Operador de estiba/desestiba y desplazamiento de cargas las horas impartidas han sido 320, que suponen el 3,99% restante.

- Agente de planificación de transporte	920
- Conductor de autobús	2475
- Conductor de camión pesado	2854
- Conductor de camión pesado +prevención de riesgos + sensibilización medioambiental + Conductor de trailer.....	810
- Conductor especialista en autobuses	225
- Operador de estiba/desestiba y desplazamiento de cargas.....	320

El total de alumnos que han pasado por este tipo de acciones formativas ha sido de 254, estos se distribuyen de la siguiente forma: en la especialidad de Agente de planificación de transporte se han formado 26 alumnos que suponen el 10,24%, en Conductor de autobús lo han hecho 78 alumnos, el 30,71%. En la especialidad de Conductor de camión pesado lo han hecho 88 alumnos, el 34,65%. En Conductor de camión pesado +prevención de riesgos + sensibilización medioambiental, se han formado 10 alumnos, el 3,94%. En la especialidad de conductor de

Trayler se han formado 24 alumnos que suponen el 9,45%, en la especialidad de Conductor especialista en autobuses se han formado 15 alumnos, el 5,91% y por último en la especialidad de Operador de estiba/desestiba y desplazamiento de cargas han sido 13, que suponen el 5,12% restante.

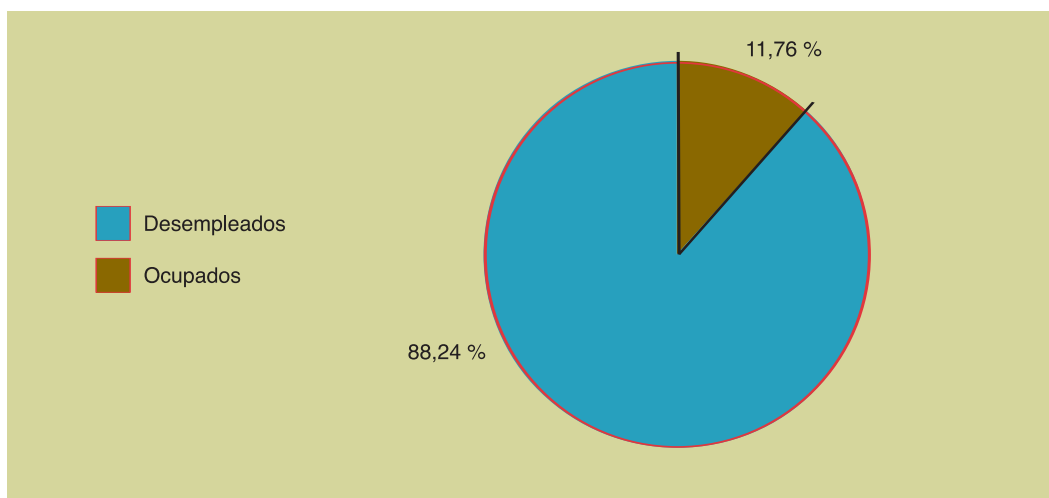
- Agente de planificación de transporte	26	10,24
- Conductor de autobús	78	30,71
- Conductor de camión pesado	88	34,65
- Conductor de camión pesado +prevención de riesgos		
+ Sensibilización medioambiental	10	3,94
- Conductor de trailer	24	9,45
- Conductor especialista en autobuses	15	5,91
- Operador de estiba/desestiba y desplazamiento de cargas	13	5,12
	254	100

Acciones formativas por colectivo

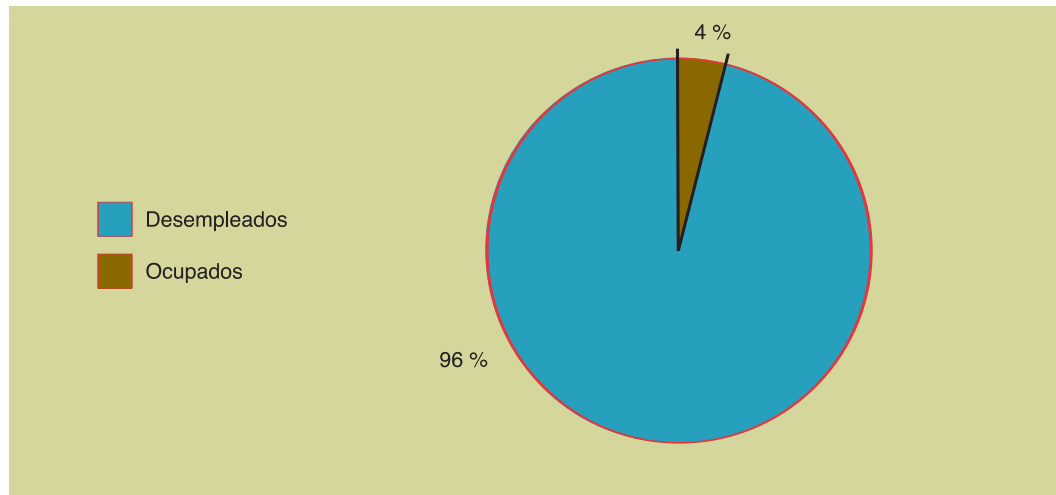
De las 34 acciones formativas llevadas a cabo, 4 han ido dirigidas al colectivo de empleados, que suponen el 11,76%, el resto 30 han tenido como destinatarios a personas desempleadas, que suponen el 88,24% restante.

Acciones formativas por colectivos. 2005

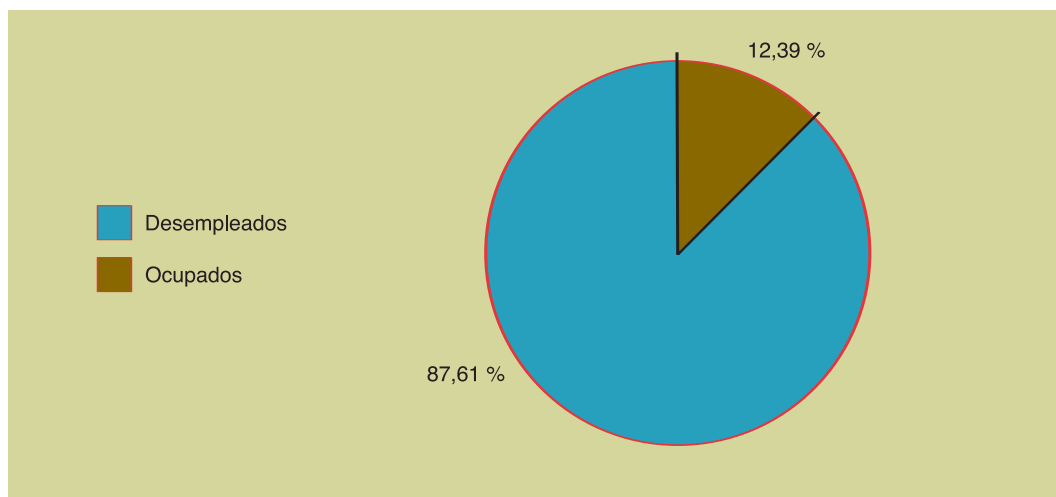
(gráfico 40)



Del total de horas que han sido impartidas las que han tenido como destinatarios a trabajadores en activo ha sido de 445, que suponen sobre el total el 3,83%, en lo referente a las horas impartidas que han tenido como destinatarios a personas desempleadas, estas han sido 11.168 y suponen el 96,17% restante.

Acciones formativas por colectivos. Horas 2005*(gráfico 41)*

Si se observa esta variable desde el punto de vista de los alumnos se puede decir que de los 436 alumnos que han estado inmersos en acciones formativas relacionadas con los transportes y comunicaciones, 54 se encuadran en el colectivo de ocupados, que representan el 12,39% y el resto 382, pertenecen al colectivo de desempleados, estos representan el 87,61%

Acciones formativas por colectivos. Alumnos 2005*(gráfico 42)*

Resumen**a. Las Especialidades más impartidas fueron:**

- Conductor de camión pesado
- Conductor de autobús
- Conductor de camiones de remolque clase e

Las que menos:

- Operador de estiba/desestiba y desplazamiento de cargas

b. La especialidad en la que mas cursos se han impartido han sido:

- Conductor de camión pesado
- Conductor de autobús
- Transporte de mercancías peligrosas por carretera

Los que menos:

- Operador de estiba/desestiba y desplazamiento de cargas
- Conductor especialista en autobuses

c. El mayor número de alumnos ha estado inmerso en acciones formativas relacionadas con la conducción de camión pesado, conductor de autobús y transporte de mercancías peligrosas.

Entre las que menos:

- Operador de estiba/desestiba.

d. Los centros que más acciones formativas han impartido son:

- ASETRA
- T.V.A. (A.D.T. Asoc. Desarrollo Transporte)
- Autoescuela La Mundial

Los que menos:

- Asociaciones Federadas de Autónomos de Asturias–AFAS
- EMUTFOR.
- Escuela de Formación del Transporte, FOREM-CCOO Asturias

e. Los centros en los que mas horas se han impartido son:

- ASETRA y TVA.

y entre las que menos:

- Asociaciones Federadas de Autónomos de Asturias–AFAS
- Escuela de Formación del Transporte

f. Las entidades que más alumnos han tenido son:

- ASETRA,
- Autoescuela La Mundial
- T.V.A. (A.D.T. Asoc. Desarrollo Transporte)

Las que menos:

- EMUTFOR.
- Escuela de Formación del Transporte
- Formación Técnica Logística

g. Las zonas donde más horas se han impartido:

- Oviedo,
- Gijón
- Llanera,

En las que menos:

- Avilés
- Langreo

h. Las zonas donde se han formado mas alumnos:

- Oviedo,
- Gijón,
- Llanera,

En las que menos:

- Langreo.

i. Tipología de la formación (entre los conductores):

Obtención de permiso el 41,18%, cualificación el 58,82%

j. Tipología de las acciones formativas:

- El 30,93% se han dedicado a acciones formativas que pudieran obtener un permiso de conducir (acciones de obtención).
- Conductor de camiones de remolque clase E, se han impartido 1080 horas, el 30,04%
- Conductor de camión pesado se han impartido 810 horas, el 22,53%
- Conductor de vehículos clases C1-C se han impartido 740 horas, que suponen el 20,58%
- Conductor de autobús 405 horas 11,27%
- Transporte de Mercancías peligrosas se han impartido 560 horas, que suponen el 15,58%.
- Transportes de Mercancías peligrosas han participado 78 alumnos, que suponen el 42,86%
- Conducción camión clases C1-C han participado 26 alumnos, el 14,29%,
- Conductor de camiones de remolque clase E, se han formado 39 alumnos, el 21,43%
- Conductor de camión pesado han participado 26 alumnos, el 14,29%.
- Conductor de autobús 13 alumnos 7,14%
- Conductor de autobús lo han hecho 78 alumnos, el 30,71%.
- Conductor de camión pesado lo han hecho 88 alumnos, el 34,65%
- Conductor de camión pesado + prevención de riesgos + sensibilización medioambiental, se han formado 10 alumnos, el 3,94%.
- Conductor de Trayler se han formado 24 alumnos que suponen el 9,45%
- Conductor especialista en autobuses se han formado 15 alumnos, el 5,91%
- Operador de estiba/desestiba y desplazamiento de cargas han sido 13, que suponen el 5,12% restante.
- De los 34 acciones formativas, 4 dirigidas a empleados, el 11,76%, el resto 30 a desempleados, el 88,24%.
- Horas a trabajadores en activo han sido de 445, el 3,83%,
- Horas a desempleadas 11.168 el 96,17%
- 54 ocupados, que representan el 12,39% y 382, desempleados, el 87,61%

Conclusiones

1. El número de horas destinadas a la obtención de permisos de conducción y las destinadas a los conductores en general son mayoría aplastante, destacando especialmente las destinadas a obtención de permisos de camión pesado, autobús y camiones con remolque.
2. Si nos fijamos en las especialidades en que más alumnos han participado, estas han sido las acciones formativas relacionadas con la conducción de camión pesado, conductor de autobús y transporte de mercancías peligrosas. En las que menos en Operador de estiba/desestiba.
3. Los Centros que mas acciones formativas y mas horas han impartido son: ASETRA, T.V.A. (A.D.T. ASOC. DESARROLLO TRANSPORTE) y AUTOESCUELA LA MUNDIAL.
4. Las zonas donde se han impartido más horas son Oviedo, Gijón y Llanera. Las zonas en que menos se horas se han impartido fueron Avilés y Langreo.
5. El 41,74% de los alumnos han estado inmersos en acciones formativas de obtención de permisos y el 58,26% en la cualificación.
6. En lo referente a procesos formativos de obtención el 42,86% de los alumnos han participado en acciones formativas de Transportes de Mercancías peligrosas, en la especialidad de Conductor de camiones de remolque clase E, 21,43%, en conducción de camión clases C1-C el 14,29%, Conductor de camión pesado el 14,29% y en Conductor de autobús 7,14%.
7. En lo referente a procesos formativos de cualificación las especialidades más ofertadas fueron: Conductor de camión pesado, el 34,65%; Conductor de autobús lo han hecho 78 alumnos, el 30,71%; agente de planificación de transporte, el 10,24%; Conductor de Trayler, con 24 alumnos, que suponen el 9,45%; Conductor especialista en autobuses se han formado 15 alumnos, el 5,91%; Operador de estiba/desestiba y desplazamiento de cargas el 5,12% restante; y Conductor de camión pesado +prevención de riesgos + sensibilización medioambiental, el 3,94%.
8. En cuanto a la tipología de colectivo del total de los alumnos que han estado inmersos en acciones formativas relacionadas con el transporte, el 12,39 % eran ocupados y el 87,61 des-empleados.

4.5.2. Iniciativas de formación orientadas a los conductores autónomos. Itinerario formativo en el colectivo de transportistas autónomos

Como hemos visto, la mayor parte de la oferta formativa en el sector del transporte está orientada a la formación de conductores.

También hemos señalado la gran importancia que tiene el colectivo de conductores autónomos en el sector, con una capacidad de carga que supera a la de las empresas de transporte con flota propia (conductores asalariados por cuenta ajena). Igualmente nos hemos referido ya a la dificultad de acometer acciones formativas orientadas al colectivo de conductores autónomos.

Desde el punto de vista del empleo de conductor entre el colectivo de autónomos, nos encontramos con varios escalones de acceso al mercado laboral (profesión), condicionados por la obtención de los correspondientes permisos o certificados respectivos:

1. Obtención del permiso de conducción de la categoría que corresponda.
2. Obtención del Certificado de Capacitación (ya mencionado en el apartado 4.4.5.).
 - Transporte interior e internacional de mercancías. Actividades auxiliares del transporte. Agencias/Operadores de Transporte.
 - Transporte interior e internacional de viajeros.
3. Certificado ADR. Transporte de Mercancías Peligrosas (eventualmente).

Para poder desarrollar la actividad como autopatrón, en vehículos que transporten más de 2.200 kg, es necesario disponer de los dos primeros permisos citados si bien, en la práctica, es frecuente la contratación de personas con el Certificado de capacitación profesional para dar cobertura legal a aquellos transportistas que no dispongan de dicho certificado por lo que, en la práctica, con la obtención del permiso de conducción asociado al tipo de vehículo, ya es posible acceder a la profesión.

En cualquier caso, por las dificultades de acometer acciones de formación orientadas al autónomo, el itinerario formativo habitual entre este colectivo está constituido, casi exclusivamente, por los cursos de obtención de permisos de conducción y por la obtención, en su caso, del certificado de capacitación profesional y del certificado ADR (ambos permitirán ampliar el ámbito y la capacidad de carga). Se puede afirmar pues que, en lo que respecta a este colectivo, el itinerario formativo actual viene determinado por las exigencias legales establecidas en materia de obtención de permisos para el acceso a la profesión, desarrollándose muy lentamente a partir de estos hitos. Reflejo de esta situación puede ser el bajo número de horas impartido por AFAS (Asociaciones Federadas de Autónomos de Asturias) y entidades asociadas.

La futura aplicación de los CAP (acreditativo de la cualificación inicial, cualificación acelerada y acreditativo de la formación continua), está previsto que alcance igualmente a estos conductores, así como a los docentes encargados de la formación, de manera que, como los conductores asalariados, deberán superar los exámenes previstos en la normativa vigente cuyas modalidades y contenidos aún no han sido establecidos.

4.5.3. Especial mención a los 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.

Ya nos hemos referido en varios apartados a la futura 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).

Ambito 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 en 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 coincidir 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 2.008 para los permisos de la clase "C" (viajeros) y a partir del 10 de Septiembre de 2.009 para los de la clase "D" (mercancías).

Conclusiones

- La entrada en vigor de esta Directiva supondrá la necesidad de impartir de forma organizada cursos de Cualificación con mucha mayor intensidad que los que se vienen impartiendo en la actualidad.
- 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), debería impulsar a la realización de un esfuerzo importante desde el punto de vista organizativo y de ordenación de la oferta de cursos por parte de administraciones públicas y centros de formación.
- Igualmente, queda patente la necesidad de disponer de infraestructuras suficientes en los centros de formación, de forma que pueda impartirse con garantías los cursos de Cualificación inicial y continua.
- Desde el punto de vista de la creación de empleo, serán necesarios más formadores para afrontar este período de regularización formativa a que se enfrenta el sector. En este sentido se considera que la unión de todas las entidades que configuran el sistema de formación en Asturias para afrontar soluciones integradas en colaboración con la Administración del Principado es una necesidad impuesta por la aplicación práctica de la presente directiva.

5 :: NECESIDADES DE FORMACIÓN Y EMPLEO EN EL SECTOR EN ASTURIAS

Nota metodológica: la determinación de necesidades en materia de empleo y formación ha sido obtenida a partir de las entrevistas mantenidas con profesionales y personas representativas del sector (Centros de Formación, empresas y operadores, asociaciones y sindicatos).

Para la realización de las entrevistas se identificaron una serie de profesionales relacionados con el sector Formación en el ámbito del transporte y la logística y en el ámbito empresarial.

Se buscaron referencias cualitativas relativas al empleo y la formación en el sector, tanto desde la perspectiva de la formación como del empleo.

Las entidades con las que se mantuvieron reuniones de valoración fueron las siguientes:

(tabla 24)

NOMBRE ENTIDAD	LOCALIDAD	TELEF	TIPO ENTIDAD
Universidad de Oviedo. EUEE Jovellanos (Master en Transporte y Logística)	Gijón	985 182 180	Universidad. Centro público
Centro de Transportes EMUTSA(EMUTFOR)	Mieres	985 456 615	Centro público
TVA-Formación (CETYL-ALSA)	Oviedo	985 969 654	Centro privado de formación
ASETRA	Gijón	985 175 052	Centro Privado (dependiente patronal sector)
CESINTRA	Llanera	985 260 076	Centro Privado (dependiente patronal sector)
UITA	Noreña	639 711 231	Centro Privado (dependiente patronal sector)
CAR	Oviedo	985 225 587	Patronal del sector (tte. viajeros)
CCOO-FOREM	Gijón	985 308 736	Centro de formación vinculado a sindicato representativo
UGT	Oviedo		Sindicato representativo
TRAKTOS Automoción S.L.	Pol. Asipo (Llanera)	985 980 231	Transportista. Centro de Formación privado
ACERALIA	Oficinas centrales Tabaza. Avilés	985 126 182	Cargador industrial
SATOA	Meres, siero	618 159 008	Empresa de Transportes

Planteamiento general, objetivos y resultados de las entrevistas de valoración

Las entrevistas se plantearon con un triple objetivo:

1º. Recabar información sobre la situación del sector desde la perspectiva del empleo y de la formación, así como sobre los empleos que presentan déficit formativo o escasez de trabajadores. Recabar las propuestas y demandas de los entrevistados para avanzar hacia la mejora la oferta formativa. Analizar la tendencia de la demanda de empleo que vienen observando en la materia.

2º. Identificar y definir los empleos con déficit de formación o de trabajadores. Igualmente consultar las posibilidades de creación de empleo en dichos puestos de trabajo.

3º. A partir de un primer acotamiento y definición de los puestos de trabajo de mayor interés para los entrevistados, se procede a precisar los contenidos y alcance de dichos puestos de trabajo, diseñando las fichas de competencias clave de los mismos y el itinerario formativo para cada uno de ellos. Para ello se tendrían en cuenta los trabajos previos que pudieran haberse realizado previamente, tanto por parte de instituciones públicas como por parte de centros privados de formación.

Opinión del Sector

De las entrevistas mantenidas se dedujeron los siguientes planteamientos:

A. Se reconoce la dedicación casi monotemática de esfuerzos formativos dirigidos a la preparación de conductores (cursos de obtención de títulos o de cualificación). La oferta de cursos destinados a otros niveles o puestos de trabajo es eventual y supone un objetivo secundario en la medida en que el número de alumnos demandantes se presume muy inferior. Esta situación es perfectamente explicable si tenemos en cuenta que puede estimarse que entre el 80 y el 90% del empleo registrado en el sector del transporte (dentro del ámbito de actividades que hemos adoptado para la realización del presente estudio), corresponde al colectivo de conductores (incluyendo los trabajadores autónomos). Desde el punto de vista de los objetivos empresariales y de otro tipo de las entidades encuestadas éste es el público objetivo prioritario.

B. En términos generales existe descoordinación entre formación y entre empresas de transporte, tanto en materia de definición de contenidos como desde el punto de vista de la elaboración de la oferta formativa. Este efecto no se da cuando la formación es impartida por la propia empresa de transportes (por medio de un centro propio). En cualquier caso, considerando la formación como un sistema conjunto, la descoordinación en materia de formación es una característica del mismo.

En este sentido la mayoría de las personas encuestadas reconocieron que los contenidos impartidos por cada una de las entidades que ofrecen especialidades y cursos no respondían a un único patrón (aunque los temarios generales sí lo hagan). Esto se explica porque dichos contenidos no son elaborados conjuntamente por las entidades que ofertan formación dirigida al sector ni existe ningún organismo público que organice o coordine dicha cuestión.

C. A pesar de los problemas expresados, se considera que la formación destinada a los conductores tiene todavía un largo recorrido y posibilidades de crecer en número de alumnos, horas y cursos impartidos. Se considera que la cualificación y mejora de profesionales en activo (formación continua) es la que ofrece mejores expectativas.

Estas expectativas se ven reforzadas por la perspectiva de aplicación práctica en Asturias de la Directiva 2.003/59 CE del Parlamento Europeo y del Consejo de 15 de julio de 2003 (que impone los denominados CAP Inicial y Continuo en los estados miembros).

A lo largo de 2005 varias empresas y entidades relacionadas con la formación en el sector han venido trabajando en la elaboración de una propuesta de coordinación presentada en fechas recientes a la Dirección General de Formación (Principado de Asturias) con la pretensión de servir de punto de partida para mejorar la coordinación de la oferta de formación dirigida al sector y afrontar mejor los retos de la aplicación de la citada directiva.

D. No existen mecanismos generales en el sector que permitan conectar la demanda de puestos de trabajo con la oferta de formación destinada a los nuevos trabajadores del sector transporte. En este sentido, la demanda de formación viene atendándose mediante una oferta más o menos discontinua de cursos.

E. Existen algunas bolsas de empleo en empresas y asociaciones. La demanda mayoritaria (prácticamente el 100%) corresponde a conductores si bien se considera que su eficacia es baja y que, entre todas, podrían estar cubriendo entre el 15-20% de las necesidades totales del sector del transporte por carretera. El resto se cubre directamente por las empresas mediante selección directa con los trabajadores demandantes de empleo.

F. Como ya hemos comentado, la oferta de cursos, realizada por los diferentes centros no se encuentra debidamente coordinada a nivel sectorial, ni en la fecha de realización ni en los horarios ofertados. Estos bajos niveles de coordinación influyen negativamente en el nivel de formación general en el sector, especialmente cuando observamos itinerarios formativos complementarios de la obtención de permisos de conducción. En estos casos se observa que ni por fechas ni por horarios se facilita la posibilidad de seguir un itinerario formativo de conductores en activo. En cualquier caso el grado de coordinación entre centros no permite la existencia de una oferta de formación planificada bajo este tipo de criterios, de forma que pueda estar disponible en todo el territorio del Principado, algo que sí sería factible si existiera dicha coordinación.

G. Faltan mecanismos que permitan conectar directamente y de forma continua la demanda de puestos de trabajo y la oferta de formación. Esta situación se mitiga en los casos de empresas de transporte que ofertan e imparten cursos de formación, especialmente en los casos en que estos cursos se ofrecen bajo la modalidad de “compromiso de contratación”. En estos casos existe una mayor conexión entre la demanda de empleo y la oferta. Pero esta vía no puede ser la única posible para conectar ambos ámbitos (empleo y formación) toda vez que son pocas las empresas que, por su dimensión, tienen la capacidad necesaria para organizar, impartir y contratar alumnos en el marco de una misma actuación. En este sentido, teniendo en cuenta el perfil típico de las empresas del sector (elevada atomización), deben buscarse fórmulas que permitan ofertar de manera coordinada los cursos necesarios para formar profesionales.

H. Algunas empresas reclaman un mejor trato económico por parte de la Administración hacia la modalidad de impartición de cursos “con compromiso de incorporación a la empresa”. En este sentido consideran que no es equiparable el esfuerzo y compromiso de las empresas que desarrollan e imparten este tipo de cursos con aquellas que no solo no adquieren dicho compromiso o que, sencillamente, no pueden asumirlo por no desarrollar actividades como transportista. En cualquier caso se insiste en la importancia de la realización de prácticas en empresas (complementaria de las prácticas de conducción), algo que se considera fundamental en el proceso de aprendizaje e incorporación laboral de nuevos conductores. Esta formación práctica se encuentra sin definir adecuadamente.

I. La oferta de formativa en Asturias orientada al colectivo de conductores se plantea bajo esquemas puros de mercado (oferta y demanda) de forma que la mayoría de las entidades compiten entre sí. Aunque se considera que sería más interesante coordinar la oferta de forma que todas las partes se vean beneficiadas y que se rentabilicen mejor los esfuerzos realizados, se reconocen las dificultades para que ello suceda sin el impulso de la Administración Regional. En consecuencia, la oferta es dispersa y no está debidamente planificada, tanto desde el punto de vista geográfico como desde el punto de vista de los contenidos.

J. A pesar de las dificultades indicadas se considera que la calidad de los cursos impartidos a los conductores es buena en líneas generales aunque también se admita que es mejorable.

K. Como consecuencia de los factores analizados anteriormente, se descuida igualmente la formación de otros niveles de ocupaciones como personal de administración, cuadros medios y directivos. En este sentido se reconoce igualmente la dispersión en la oferta de formación, problema agudizado por el hecho de que los cursos destinados a estos colectivos son mucho menos abundantes que los ofertados para conductores. Ello se explica también por razones de merca-

do: en la medida en que el número potencial de alumnos es mucho menor se percibe una menor rentabilidad para este tipo de actuaciones. A pesar de que la oferta de formación destinada a personal de oficinas, y cuadros medios es escasa, existe una muy base para trabajar y materiales en algunos casos muy completos si bien, al igual que se aprecia en el caso de la formación orientada a conductores, las prácticas en empresas son fundamentales.

M. Desde el punto de vista de las instalaciones de los centros de formación, EMUTFOR (EMUTSA Formación) dispone de amplias instalaciones cerradas para desarrollar en su interior prácticas de conducción para la obtención de permisos y/o cualificación de conductores (extensas superficies privativas en recinto cerrado). EMUTFOR es el único centro público (no autoescuela) que dispone de un simulador de conducción de vehículos pesados y autobús realizado por INDRA que, aunque no incorpore las últimas tecnologías y prestaciones de estos sistemas (carece de sistema de movimiento), permite un mayor aprovechamiento. TVA, por medio de CETYL dispone por su parte de un simulador avanzado en sus instalaciones de Guadalajara.

N. El Master en Transporte y Logística de la Universidad de Oviedo puede considerarse un caso de éxito. Este Master facilita a sus alumnos la realización de prácticas en importantes empresas del sector (y en empresas cargadoras con necesidades de tipo logístico). Actualmente mantiene empleados al 97% de sus alumnos. Desde 2000, este Master ha formado 132 profesionales que actualmente trabajan en empresas e instituciones de toda España.

Ñ. Analizados los diferentes puestos de trabajo en empresas de transporte, se considera que los puestos de trabajo con mayores posibilidades de empleo, independientemente de los de conductores, son los relacionados con las labores de tráfico (operadores), comercial y funciones administrativas específicas de empresas de transporte y técnico transporte (responsable tecnológico). Para las empresas cargadoras el empleo con mayores posibilidades de crecimiento y con necesidad de formación sería el de gestor de expediciones. Igualmente se detecta un vacío importante en materia de formación en materia de organización y gestión de almacenes y plataformas logísticas.

O. En lo que respecta a la demanda de conductores, se trata de una demanda muy vinculada al crecimiento de la actividad económica y empresarial en general. En este sentido la tendencia de crecimiento se presenta como estable, moderada y sostenida desde hace quince años. Se plantea como demanda por parte de diversas asociaciones del sector la necesidad de habilitar alguna modalidad de contratación que permita la incorporación de "Aprendices". Este figura no existe en la actualidad (salvo la excepción prevista cuando se trata de un alumno en prácticas que se encuentre realizando un curso de conducción). Una vez finalizados los cursos de obtención de los permisos correspondientes son pocos los conductores que se pueden considerar adecuadamente formados y con la experiencia suficiente como para hacerse cargo de un vehículo pesado de forma inmediata, sin un período previo de "rodaje". En este sentido, habilitar de algún modo este tipo de contratos de "aprendiz", facilitaría la incorporación de nuevos trabajadores al sector.

5.2. Identificación de ocupaciones con mayor demanda de formación. Definición de tareas, funciones y competencias clave de cada ocupación. Formación asociada en cada caso.

A partir de las fuentes de información disponibles y de las opiniones de las propias empresas y profesionales consultados, aportando también la experiencia de nuestro propio equipo de TGA Consultores, han sido identificados diversos puestos de trabajo, con las correspondientes definiciones de actividades, tareas y competencias clave. Los trabajos descritos son los que eventualmente presentarían mayor proyección en la creación de empleo.

Para acotar el contenido y alcance de cada uno de los puestos a describir se ha tenido en cuenta el recorrido previo realizado en la materia por otras instituciones públicas.

En este sentido, dos instituciones apuntan como los entornos más apropiados para la definición y de desarrollo de las ocupaciones en el sector del Transporte, por un lado el INCUAL (Instituto Nacional para las Cualificaciones) el cual, por medio de sus comités de seguimiento, tiene como objetivo la actualización de los contenidos de una gran diversidad de trabajos en numerosas familias profesionales y, por otro lado, el CNTMC (Comité Nacional de Transporte de Mercancías por Carretera), de la que ASETRA es miembro, así como la CETM. Esta última se encuentra actualmente trabajando en la definición de los trabajos y planes de puesta en marcha de iniciativas de formación dirigidas al colectivo de conductores de forma que pueda afrontarse con garantías la transposición de las directivas UE en materia de formación y cualificación (CAP Inicial y Continuo, Directiva 2003/59 CE del Parlamento Europeo y del Consejo de 15 de julio de 2003).

Finalmente señalar que el actual catálogo de Cualificaciones Profesionales (utilizado hasta el momento para la definición y desarrollo de cursos FIP y de otro tipo) no ofrece la conexión necesaria con las tareas desarrolladas en el sector del transporte por carretera (data de 1989) y no se adapta suficientemente a las necesidades y situación actual de sector¹⁹. Como ya hemos visto en apartados anteriores este catálogo de Cualificaciones Profesionales, actualizado en 2004, en lo que se refiere a trabajadores de "oficina", únicamente incluye la formación denominada: Tráfico de mercancías por carretera, dentro de la Familia Profesional de Comercio y Marketing.

Desde la aprobación del catálogo de Cualificaciones Profesionales, el sector del transporte ha venido dando contenido a las cualificaciones dirigidas a los empleados de oficina mediante los cursos de Técnico en Transporte y Agente Planificador. Estos cursos, en la práctica, han venido dedicándose a la obtención del título de Capacitación Profesional, título necesario para poder acceder a la profesión de transportista (empresario) con vehículos con capacidad de carga superior a los 2.200 Kg., por lo que la oferta de formación no estaría cubriendo objetivamente determinadas necesidades propias de empresas de transporte de mayores dimensiones y estructura organizativa más especializada.

Hechas todas estas consideraciones, los empleos con mayor demanda en el sector serían los siguientes:

- **Conductor de camión pesado.**
- **Conductor de autobús.**
- **Administrativo de empresa de transportes de mercancías.**
- **Administrativo de empresa de transportes de viajeros.**
- **Operador de Tráfico de empresa de transporte de mercancías**
- **Operador de Tráfico de empresa de transporte de viajeros**
- **Responsable técnico de empresa de transportes (nuevas tecnologías y vehículos).**
- **Gestor de almacén.**
- **Carretillero.**
- **Gestor de expediciones (empleo de empresa cargadora).**

Veamos seguidamente el contenido de cada uno de ellos:

(19) Fuente: ASETRA, mencionando el trabajo realizado por Arthur Andersen entre los años 1988-1989.

- Conductor de camión pesado

Datos identificativos de la ocupación

1. Objetivo general de la ocupación

Efectuar el transporte de mercancías por carretera de manera segura, responsable y económica, respetando las normas en vigor y las instrucciones/programa de servicio; y supervisar o realizar las operaciones de carga/descarga y manipulación de mercancías, así como realizar el mantenimiento preventivo básico del vehículo y la reparación de averías simples en ruta.

2. Competencias profesionales

- RD 2001/1996 de 6 de septiembre por el que se establece el certificado de profesionalidad de la ocupación.

- RD 797/1995 de 19 de mayo por el que se establecen las directrices sobre los certificados de profesionalidad.

- Vigilar, y en su caso realizar, los procesos de carga y descarga de mercancías, optimizando los espacios y garantizando la seguridad.
- Efectuar las operaciones relacionadas con los servicios de transporte de mercancías, respetando la legislación vigente.
- Realizar la preparación y mantenimiento preventivo del vehículo y sus equipos auxiliares, para realizar el servicio de forma segura.

3. Aspectos que se valoran

- Cumplir las normas y señales reguladoras de la circulación (Circulación y Seguridad vial).
- Destreza en el dominio y manejo de los mandos del vehículo.
- Capacidad de respuesta para reaccionar ante situaciones de emergencia diversas.
- Observar y valorar las situaciones de tráfico, con especial atención a los factores de seguridad

4. Formación

Para el ejercicio de la actividad como empresario es necesario haber superado las pruebas de capacitación profesional.

No se requiere experiencia profesional pero si tener 18 años cumplidos y estar en posesión de los permisos de conducción necesarios para el manejo del vehículo que se trate y del tipo de transporte (cuando tenga dicho requisito), caso del Certificado ADR para transporte de mercancías peligrosas.

- Reglada

Para este nivel de estudios no se contemplan enseñanzas de Formación Profesional Reglada.

- 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

- Continua

- Inglés de gestión de transporte
- Conductor/a de vehículos articulados

- Formación Transversal

- Consejero/a de seguridad
- Transporte de mercancías peligrosas

- Conductor de autobús**Datos identificativos de la ocupación****1. Objetivo general de la ocupación**

Efectuar el transporte de viajeros por carretera de forma segura y responsable, y respetando las normas en vigor y las instrucciones de servicio.; atendiendo e informando adecuadamente a los pasajeros.

2. Competencias profesionales

- RD 1998/1996 de 6 de septiembre por el que se establece el certificado de profesionalidad de la ocupación.

- RD 797/1995 de 19 de mayo por el que se establecen las directrices sobre los certificados de profesionalidad.

- 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.

3. Aspectos que se valoran

- Destreza en el dominio y manejo de los mandos del vehículo.

- Cumplir las normas y señales reguladoras de la circulación (Circulación y Seguridad vial).

- Capacidad de respuesta para reaccionar ante situaciones de emergencia diversas.

- Utilizar de forma eficaz, los principales sistemas de información y comunicación (Nuevas Tecnologías) existentes en el transporte.

- Utilizar y manejar el Terminal Punto de Venta (TPV) para la introducción y la recopilación de información; así como de otros elementos o dispositivos que se vayan introduciendo en el área profesional del transporte

- Disposición para encajar y resolver quejas sin perder la compostura ni el trato amable con el cliente (Atención al cliente)

- Demostrar interés por el servicio y la atención al cliente para conseguir su satisfacción y máxima calidad del servicio.

4. Formación

Para el ejercicio de la actividad como empresario es necesario haber superado las pruebas de capacitación profesional.

No se requiere experiencia profesional pero si tener 18 años cumplidos y estar en posesión del carnet de conducir.

- Reglada

Para este nivel de estudios no se contemplan enseñanzas de Formación Profesional Reglada

- Ocupacional

- Curso de "Conductor de Autobuses", de 405 horas

- Curso de "Conductor de Vehículos de clase D" de 370 horas de duración.

- Curso de agente de planificación de transporte

- Continua

- Inglés de atención al público

- Calidad, servicio y atención al cliente

- Conductor especialista en autobuses 225 horas de duración (FOREM)

- Formación Transversal

- Prevención de Riesgos

- Operador de Tráfico de empresa de transporte de mercancías
Datos identificativos de la ocupación

1. Objetivo general de la ocupación

Dirigir la prestación de los servicios de los vehículos de la empresa o contratados por ella, distribuyendo el personal y el material así como las entradas y salidas del mismo. Elaborar las estadísticas de tráficos, recorridos y consumo, adecuando el servicio a la normativa vigente, a las necesidades del servicio y a los objetivos estratégicos de la empresa.

2. Competencias profesionales

- RD 295/2004 de 20 de febrero, por el que se establecen determinadas cualificaciones profesionales que se incluyen en el Catálogo nacional de cualificaciones profesionales.
- RD 295/2004 ANEXO LXXXVIII por el que se establece el Certificado de Profesionalidad de la Familia Profesional Comercio y Marketing, denominado Tráfico de mercancías por carretera.
- 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.

3. Aspectos que se valoran

- Velar por la aplicación de los requisitos referidos a la existencia de los permisos y autorizaciones necesarias, tanto los 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.

4. Formación

- **Reglada**
- RD 1654/1994 de 9 de septiembre, por el que se establece el título de Técnico Superior en Gestión del Transporte dentro de la Familia Profesional Comercio y Marketing.
- RD 295/2004 de 20 de febrero, por el que se establecen determinadas cualificaciones profesionales que se incluyen en el Catálogo nacional de cualificaciones profesionales.
- RD 295/2004 ANEXO LXXXVIII por el que se establece el Certificado de Profesionalidad²⁰ de la Familia Profesional Comercio y Marketing, denominado Tráfico de mercancías por carretera.

- Ocupacional

- Curso de agente de planificación de transporte

- Continua

- Inglés de atención al público
- Calidad, servicio y atención al cliente

- Formación Transversal

- Prevención de Riesgos

(20) *Certificación Profesional: Documento oficial, regulado por Real Decreto, de aplicación en todo el territorio nacional, que describe una ocupación en términos de competencias profesionales (su ejecución correcta) y define los contenidos mínimos de la acción formativa que capacitaría para el correcto desempeño de esa ocupación.*

- Operador de Tráfico de empresa de transporte de viajeros

Datos identificativos de la ocupación

1. Objetivo general de la ocupación

Dirigir la prestación de los servicios de los vehículos de la empresa o contratados por ella, distribuyendo el personal y el material así como las entradas y salidas del mismo. Elaborar las estadísticas de tráfico, recorridos y consumo, adecuando el servicio a la normativa vigente, a las necesidades del servicio y a los objetivos estratégicos de la empresa.

2. Competencias profesionales

- RD 295/2004 de 20 de febrero, por el que se establecen determinadas cualificaciones profesionales que se incluyen en el Catálogo nacional de cualificaciones profesionales.
- RD 295/2004 ANEXO LXXXVIII por el que se establece el Certificado de Profesionalidad de la Familia Profesional Comercio y Marketing, denominado Tráfico de mercancías por carretera.
- Organizar y controlar el departamento de tráfico de manera que se atiendan debidamente las necesidades de los servicios (clientes de línea regular y discrecional), 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.

3. Aspectos que se valoran

- Velar por la aplicación de los requisitos referidos a la existencia de los permisos y autorizaciones necesarias, tanto los vinculados al conductor como al vehículo.
- Comprobar el cumplimiento de los límites establecidos para la realización del transporte de viajeros (número de plazas, antigüedad del vehículo, equipamiento) así como que los servicios de transporte se presten observando las limitaciones legales en materia de tiempos de conducción (transporte de escolares, discrecional, regular, etc...).
- 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 sobre las condiciones de los viajes: tarifa de aplicación a los billetes (en líneas regulares), precio de la subcontratación, rutas a seguir, horarios y cualquier otra condición relativa a la prestación del servicio; elaborando informes relativos a las incidencias.
- Emplear de forma adecuada los sistemas de información y comunicación existentes en el área del transporte.

4. Formación

- Reglada
- RD 1654/1994 de 9 de septiembre, por el que se establece el título de Técnico Superior en Gestión del Transporte dentro de la Familia Profesional Comercio y Marketing.
- RD 295/2004 de 20 de febrero, por el que se establecen determinadas cualificaciones profesionales que se incluyen en el Catálogo nacional de cualificaciones profesionales.
- RD 295/2004 ANEXO LXXXVIII por el que se establece el Certificado de Profesionalidad²¹ de la Familia Profesional Comercio y Marketing, denominado Tráfico de mercancías por carretera.

- Ocupacional

- Curso de agente de planificación de transporte

- Continua

- Inglés de atención al público
- Calidad, servicio y atención al cliente

- Formación Transversal

- Prevención de Riesgos

(21) *Certificación Profesional: Documento oficial, regulado por Real Decreto, de aplicación en todo el territorio nacional, que describe una ocupación en términos de competencias profesionales (su ejecución correcta) y define los contenidos mínimos de la acción formativa que capacitaría para el correcto desempeño de esa ocupación.*

- Responsable técnico de empresa de transportes (nuevas tecnologías y vehículos)
Datos identificativos de la ocupación

1. Objetivo general de la ocupación

Instalar, configurar, administrar y mantener un sistema informático a nivel de hardware y software, teniendo en cuenta las especificidades del sector del transporte, garantizando la disponibilidad, óptimo rendimiento, funcionalidad e integridad de los servicios y recursos del sistema. Conocimientos sobre tecnologías y funcionamiento de vehículos de transporte y equipos. Asesorará a la Dirección en las inversiones en equipos y vehículos a incorporar en la empresa teniendo en cuenta el tipo de actividad y servicios que presta la misma, proponiendo medidas y actuaciones de mejora de sistemas y su mantenimiento, así como de los vehículos e instalaciones.

2. Competencias profesionales

Cualificación profesional: Gestión de sistemas informáticos

- Administrar los sistemas de información orientados a la empresa: sistemas de gestión interna, bases de datos, contabilidad, etc., así como de aquellos más específicos: códigos de barra, sistemas de seguimiento y tracking, y otros servicios afines a los sistemas GPS y/o Galileo.
- Conocer los medios de transporte así como las infraestructuras, con objeto de informar técnicamente sobre nuevas inversiones en infraestructuras, adquisiciones de vehículos y medios de producción.
- Organizar el mantenimiento tecnológico de la empresa, participando y proponiendo actuaciones al respecto.
- Planificar las ampliaciones y crecimiento del sistema, proponiendo nuevas configuraciones para asumir incrementos futuros en la carga de trabajo o usuarios según las necesidades de explotación.

3. Aspectos que se valoran

- Conocimientos en mantenimiento y adecuación de las nuevas tecnologías de las comunicaciones a la empresa de transportes (correo electrónico, servicios sobre Internet, telefonía móvil –voz y datos-).
- Garantizar y asegurar la protección y recuperación del sistema ante situaciones imprevistas, implementando soluciones hardware de alta disponibilidad, según el plan de contingencias previsto en las directivas de la organización
- Saber instalar y configurar aplicaciones corporativas para atender funcionalidades de usuarios según el plan de implantación de la organización, optimizando el rendimiento según las necesidades de uso de la organización.

4. Formación

- Reglada

Ciclo Formativo Grado Medio Explotación de Sistemas Informáticos (Nivel 2 de cualificación).

REALES DECRETOS:

- Currículo: R.D. 939/2003
- Título y las enseñanzas mínimas : R.D. 497/2003.

Ciclo Formativo Grado Superior Administración Sistemas Informáticos (Nivel 3 de cualificación)

REALES DECRETOS:

- Título: 1660/1994 (B.O.E. 30/09/1994)
- Currículo: 1675/1994 (B.O.E. 06/10/1994)
- RD 1654/1994 de 9 de septiembre, por el que se establece el título de Técnico Superior en Gestión del Transporte dentro de la Familia Profesional Comercio y Marketing.
- RD 295/2004 de 20 de febrero, por el que se establecen determinadas cualificaciones profesionales que se incluyen en el Catálogo nacional de cualificaciones profesionales.
- RD 295/2004 ANEXO LXXXVIII por el que se establece el Certificado de Profesionalidad de la Familia Profesional Comercio y Marketing, denominado Tráfico de mercancías por carretera.

CUALIFICACIÓN PROFESIONAL:

ADMINISTRACIÓN DE SERVICIOS DE INTERNET.

Familia Profesional: Informática y Comunicaciones.

- Ocupacional

Curso de agente de planificación de transporte

- Continua

Inglés de atención al público
Calidad, servicio y atención al cliente

- Formación Transversal

Prevención de Riesgos

- Administrativo de empresa de transportes de mercancías**Datos identificativos de la ocupación****1. Definición de la ocupación**

Realizar funciones de carácter administrativo, tanto de régimen interno como relacionados con proveedores y clientes, burocráticas y/o de contabilidad, incluidos los trabajos con medios informáticos u ofimáticos y los de facturación, relacionados con las operaciones de transporte de mercancías tanto nacionales como internacionales, de acuerdo a las especificaciones establecidas, garantizando el seguimiento de las mismas durante el proceso y cumpliendo la normativa.

2. Competencias profesionales

- Realizar con perfección y responsabilidad los trabajos y gestiones de carácter comercial, tanto en la empresa como en visitas a clientes y organismos.
- Efectuar el tratamiento documental relativo a los procedimientos administrativos propios de la actividad de la empresa.
- Realizar las gestiones que garanticen el correcto tránsito de las mercancías, (documentación necesaria al respecto desde su origen al destino según los modos de transporte previstos, seguro de la mercancía en la operación, gestiones aduaneras, etc).

3. Aspectos que se valoran

- Recibir, y transmitir información oral y escrita, utilizando los medios y técnicas de comunicación adecuadas, a fin de contribuir al mantenimiento del sistema de comunicación de la empresa.
- Identificar con precisión los flujos de comunicación internos y externos, y los circuitos documentales que genera la actividad empresarial. Reconocer los impresos y documentos generales relacionados con la actividad del transporte así como los utilizados en la gestión empresarial
- Resolver las incidencias y reclamaciones para mejorar el nivel de satisfacción del cliente
- Apoyar administrativamente la ejecución de los procesos de gestión en la empresa.

4. Formación**- Reglada**

Ciclo Formativo Grado Superior Gestión Comercial y Marketing (Nivel 3 de cualificación)

REALES DECRETOS:

- Título: 1651/1994 (B.O.E. 28/09/1994)

- Currículo: 1666/1994 (B.O.E. 04/10/1994)

Ciclo Formativo Grado Superior "Gestión de transporte" Familia Profesional de Comercio y Marketing, (Nivel 3 de cualificación)

Ciclo Formativo Grado Superior "Comercio Internacional" Familia Profesional de Comercio y Marketing, (Nivel 3 de cualificación)

- Ocupacional

Curso de agente de planificación de transporte

- Continua

Calidad, servicio y atención al cliente
Inglés de gestión de transporte.

- Administrativo de empresa de transporte de viajeros

Datos identificativos de la ocupación

1. Definición de la ocupación

Realizar funciones de carácter administrativo y de facturación relacionados con operaciones de transporte de viajeros tanto nacionales como internacionales, de acuerdo a las especificaciones establecidas, garantizando el seguimiento de las mismas durante el proceso, cumpliendo la normativa vigente y observando los principios de calidad y atención al cliente.

2. Competencias profesionales

- 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 permita 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.

3. Aspectos que se valoran

- Organización 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 en la empresa.

4. Formación

- Reglada

Ciclo Formativo Grado Superior Gestión Comercial y Marketing (Nivel 3 de cualificación)

REALES DECRETOS:

- Título: 1651/1994 (B.O.E. 28/09/1994)

- Currículo: 1666/1994 (B.O.E. 04/10/1994)

Ciclo Formativo Grado Superior "Gestión de transporte" Familia Profesional de Comercio y Marketing, (Nivel 3 de cualificación)

Ciclo Formativo Grado Superior "Comercio Internacional" Familia Profesional de Comercio y Marketing, (Nivel 3 de cualificación)

- Ocupacional

- Curso de agente de planificación de transporte

- Continua

- Calidad, servicio y atención al cliente
- Inglés de gestión de transporte.

- Gestor de almacén.**Datos identificativos de la ocupación****1. Objetivo general de la ocupación**

Organizar la recepción, almacenaje y expedición de mercancías, registrando sus movimientos, controlando stocks, y supervisando el buen uso y funcionamiento de las instalaciones del almacén. Planificará la actividad de la plataforma y gestionará los recursos de personal y medios técnicos para adecuarlos a las necesidades de prestación de servicios.

2. Competencias profesionales

- Distribuir el espacio físico y funcionamiento del almacén, para obtener una mayor operatividad y contribuir a la eficiencia del sistema.
- Registrar, organizar y seguir los procesos de recepción, almacenaje y expedición de mercancías cumpliendo las características y condiciones de pedido.
- Controlar, valorar y gestionar los stocks, para garantizar una información actualizada y un funcionamiento adaptado y eficiente.
- Controlar el correcto estado y funcionamiento de las instalaciones y de los recursos técnicos del almacén realizando seguimientos periódicos.

3. Aspectos que se valoran

- Coordinar diariamente la entrada y ubicación de mercancías en el almacén siguiendo las especificaciones recibidas y optimizando el proceso de almacenaje, la aplicación de las técnicas de preparación de pedidos adecuadas para su expedición, garantizando la calidad del servicio de almacén.
- Organizar diariamente las operaciones y flujos de mercancías del almacén, redactando y remitiendo a las oficinas las relaciones correspondientes, con indicaciones de destino, procedencia y entradas y salidas que hubiere.
- Analizar los procesos del almacén para optimizar su espacio cumpliendo la normativa vigente y optimizando costes y tiempos.
- Elaborar planes mantenimiento de equipos e instalaciones de un almacén, de acuerdo a la normativa y recomendaciones del fabricante, sin interferir en las actividades habituales del mismo.

4. Formación

- Reglada

Ciclo Formativo Grado Superior Gestión Comercial y Marketing (Nivel 3 de cualificación).

REALES DECRETOS:

- Título: 1651/1994 (B.O.E. 28/09/1994)

- Currículo: 1666/1994 (B.O.E. 04/10/1994)

Ciclo Formativo Grado Superior "Gestión de transporte" Familia Profesional de Comercio y Marketing, (Nivel 3 de cualificación)

Ciclo Formativo Grado Superior "Comercio Internacional" Familia Profesional de Comercio y Marketing, (Nivel 3 de cualificación)

- 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 (No parece apropiado para este nivel de ocupación).

- Formación Transversal

Prevención de Riesgos

- Carretillero (y operario de pequeña excavadora)**Datos identificativos de la OCUPACIÓN****1. Objetivo general de la ocupación**

Conducir y manejar carretillas elevadoras para transportar, arrastrar, empujar, elevar y apilar cargas en las instalaciones de la empresa o fuera de las mismas, así como alimentar estanterías dentro de un sistema de paletización, de acuerdo a las disposiciones y reglamentación vigente con los conocimientos técnicos y de las normas de circulación y conducción con carretillas elevadoras

2. Competencias profesionales

- Realizar la descarga manipulación y movimientos de las mercancías asegurando su integridad, optimizando el tiempo de las operaciones y cumpliendo la normativa en prevención de riesgos.
- Participar en las actividades de gestión de almacenes, utilizando conocimientos sobre inventarios, y codificado de productos y los conocimientos mínimos de informática.
- Realizar la preparación y mantenimiento preventivo del vehículo y sus equipos auxiliares, para realizar el servicio de forma segura.

3. Aspectos que se valoran

- Identificar y controlar los riesgos específicos en trabajos con carretillas, siendo capaz de eliminarlos.
- Trabajar de forma eficaz y de forma segura, poniendo en práctica técnicas de conducción que eviten los accidentes.
- Conocer las normas de circulación por interiores y pasillos, las señales que pueden encontrarse en la señalización de las empresas, así como las recomendaciones de manipulación de la mercancía.
- Revisar el vehículo para su correcto mantenimiento, atendiendo a las recomendaciones del fabricante.
- Adecuarse a las exigencias legales en el marco de la Ley de Prevención de Riesgos Laborales.

4. Formación**- Reglada**

Para este nivel de estudios no se contemplan enseñanzas de Formación Profesional Reglada

- Ocupacional

- Curso Carretilla Elevadora , Transpalet , Apilador - Prevención, Manejo.

- Continua

- Curso de OPERADOR DE MAQUINARIA DE TRANSPORTE DE TIERRAS 70 h.
- Agente de Planificación del Transporte y la Logística 150 horas

- Formación Transversal

- Conducción y Prevención de Riesgos en el manejo de Carretillas elevadoras 70 horas
- Seguridad en el trabajo

Gestor de expediciones (puesto de trabajo en empresas cargadoras)

Datos identificativos de la ocupación

1. Objetivo general de la ocupación

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. Responderá de la normalidad en la tramitación de en las expediciones planificadas así como de las incidencias que surjan durante las mismas.

2. Competencias profesionales

- Obtener a través de los distintos sistemas informáticos, 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.
- Controlar y optimizar el uso 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.
- Llevar un control de entradas, salidas y existencias.
- Teniendo en cuenta el tipo de producto a transportar y el destino, evaluar el nº 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,

3. Aspectos que se valoran

- 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 lo 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.

4. 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 (No parece apropiado para este nivel de ocupación).

- Formación Transversal

- Prevención de Riesgos

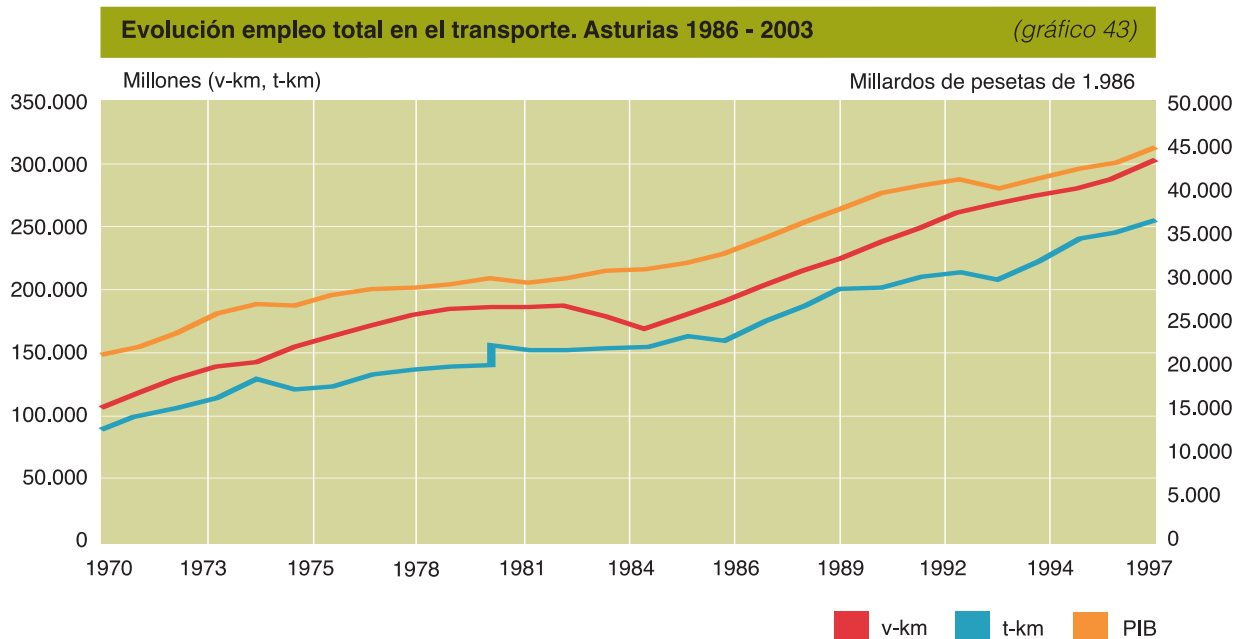
5.3. Demanda potencial de cada uno de estos empleos

Aunque es difícil (tal y como ha quedado expuesto) precisar el volumen de empleo existente en la actualidad en el sector (principalmente el empleo inducido), las estimaciones ya realizadas permiten cifrar el empleo directo en Asturias generado por el sector del transporte por carretera en el entorno de los 25.000 trabajadores (estimamos el empleo inducido en el sector transporte y logística en 15-20%). Se trata pues de un sector que, a pesar de venir sufriendo como ningún otro las sucesivas crisis energéticas, presenta una gran capacidad de crecimiento y de creación de empleo directo e inducido, siempre que se desenvuelva en un marco de crecimiento económico general.

De estos empleos, aproximadamente el 90% están destinados a personal de conducción y el resto a personal de oficina (en todos sus niveles). Desde esta perspectiva no es comparable la capacidad de generar empleo entre conductores que en el resto de trabajadores en el sector si bien el interés por dichos empleos y por la mejora de la formación de los profesionales llamados a desempeñarlos, ha estado siempre presente durante todas las entrevistas mantenidas.

Para la estimación de la demanda de empleo futuro en cada uno de los puestos señalados tomamos como base el crecimiento del PIB y el incremento de la facturación en el sector. Hemos contemplado otras referencias, como el nivel de inversión, pero las hemos descartado. En este sentido es cierto que la inversión es un indicativo directo para la creación de empleo en el sector (estimamos que, con carácter general, se genera un nuevo puesto de trabajo estable por cada 40.000 euros de inversión), pero este dato difiere mucho entre unas empresas y otras, dependiendo del perfil de flota y tipo de vehículo de que se trate.

Centrándonos en el dato del PIB, en los últimos 15 años, se observa que ha venido creciendo una media del 3,2% anual. La aportación del sector transporte al PIB ha venido oscilando ligeramente a lo largo de los últimos años, en torno al 4%. Cabe destacar una vez más la importancia relativa que tiene el transporte por carretera que participa en el Valor Añadido que aporta el sector en general, con porcentajes del orden del 70%, porcentajes que se vienen manteniéndose igualmente con pocas variaciones, mostrándose también con un leve y constante crecimiento por comparación con la gráfica de PIB. En este sentido el siguiente gráfico presenta la relación entre ambos parámetros²²:



(22) El estudio "Sector del Transporte en España y su Evolución: Horizonte 2010, Ministerio de Ciencia y Tecnología, en colaboración con RACE, ANFAC y AEC.

En lo que respecta a la facturación como referencia para estimar la creación de empleo, señalamos que en 2003 el transporte de mercancías por carretera creció el 6,1%, situándose en 13.900 millones de euros a nivel nacional²³.

Tras un bienio 2001-2002 caracterizado por la moderación del ritmo de crecimiento del valor del mercado, en 2003 se registró una nueva aceleración, favorecida en gran medida por el comportamiento de la demanda de transporte de productos para la construcción, así como del transporte de vehículos, maquinaria y otros productos manufacturados.

El volumen de negocio total de las empresas del sector pasó de registrar crecimientos del 7% y del 5% en los ejercicios 2001 y 2002, respectivamente, a una tasa de variación del 6,1% en el año siguiente, lo que dio lugar a una cifra de 13.900 millones de euros en 2003. Destaca en 2003 el crecimiento del transporte urgente, que ha crecido a un ritmo superior al del mercado, registrando una tasa de crecimiento del 6,8%.

Por su parte, el volumen de carga pesada transportada por carretera en 2003 fue de 1.234 millones de toneladas, un 4,9% por encima de la cifra del año anterior, correspondiendo el 96,3% al tráfico en el mercado interior.

Finalmente, según la consultora DBK, el transporte de mercancías por carretera y los operadores logísticos verán como se prolonga durante el presente ejercicio la dinámica de crecimiento que ya experimentaron durante 2004.

La facturación del sector, a pesar de que, como hemos dicho, no refleja de forma directa ni la rentabilidad ni el crecimiento real del sector (muy dependiente de los costes de carburante, de las políticas tarifarias y de otros factores) puede servirnos como referencia para lanzar las siguientes estimaciones de creación de empleo (siempre que los costes de carburante se mantengan estables para el período de tiempo que se considere):

- Se considera que la creación de empleo, dentro del tipo de trabajo de que se trate, será ALTA cuando la facturación prevista para el sector supere en dos o más puntos al PIB de la anualidad de que se trate. Una estimación ALTA de empleo supondrá una creación de puestos de trabajo (del nivel de que se trate) equivalente al diferencial experimentado entre el crecimiento del PIB y el de la facturación (en este supuesto se daría un crecimiento del 2% o superior).
- Se considera que la creación de empleo, dentro del tipo de trabajo de que se trate, será MEDIA si supera hasta en dos puntos equipara en porcentaje al crecimiento económico experimentado por el sector. Una estimación MEDIA de empleo supondrá una creación de puestos de trabajo (del nivel de que se trate) equivalente al diferencial experimentado entre el crecimiento del PIB y el de la facturación (en este supuesto se daría un crecimiento de hasta el 2%).
- Será BAJA o NULA si la creación de empleo resultase igual o inferior al PIB.

Finalmente, teniendo en cuenta el perfil empresarial del sector del transporte en Asturias, con una gran mayoría de microempresas con pocas expectativas de creación de empleo entre el personal de oficina, hemos elaborado la siguiente tabla de expectativas de creación de empleo en cada uno de los puestos que han quedado definidos en el presente estudio:

- **Conductor de camión pesado: ALTA**
- **Conductor de autobús: MEDIA**
- **Administrativo de empresa de transportes de mercancías: MEDIA**
- **Administrativo de empresa de transportes de viajeros: MEDIA**
- **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**
- **Carretillero: ALTA**
- **Gestor de expediciones (perspectiva de la empresa cargadora): MEDIA**

(23) Informe Sectorial Transporte de Mercancías por Carretera 2.004. Consultora DBK.

Comentarios particulares

De todos los empleos señalados es el puesto de conductor el que ofrece mayores posibilidades de creación de empleo. En este sentido debe señalarse que 2003 fue un buen año para el sector y que 2004 mantuvo esta tónica, marcada en 2005 por la crisis del petróleo. En cualquier caso se está registrando en los últimos meses un fuerte incremento en la oferta de empleo (por cuenta ajena o mercantil) dirigido a este gremio de profesionales, principalmente entre conductores de vehículos pesados.

El inicio de las obras de ampliación del Puerto del Musel y otras relacionadas está suponiendo un trasvase de profesionales desde el servicio de transporte de mercancías generales (rutas nacionales o internacionales) hacia el trabajo de transporte de escombros y material de obra, trabajo que les permite unos ingresos similares (o superiores) con la ventaja de realizar una vida familiar normalizada (algo muy valorado por los profesionales del volante). En este sentido, en la medida en que dicho trasvase se estuviera produciendo, las dificultades serían mayores para los empresarios que prestan servicios de transporte de mercancía general (y todas sus especialidades) por carretera. Ello refuerza la ALTA estimación de creación de empleo que hemos dado a este colectivo y que creemos se mantendría incluso aunque los datos sobre el PIB y la facturación del sector no fueran tan positivos.

Esta situación refuerza igualmente la importancia de la adopción de medidas que permitan mejorar la formación orientada a la preparación de profesionales (especialmente conductores) en el sector del transporte.

En lo que se refiere al resto de ocupaciones, consideramos que se encuentran más sometidas a los criterios de crecimiento (facturación y PIB) que hemos expuesto si bien, por contrapartida, este tipo de ocupaciones suelen presentar altos niveles de estabilidad en el empleo, toda vez que el personal de oficina de las empresas de transporte es considerado como un activo estratégico de las empresas de transporte por el conocimiento que adquieren sobre clientes y mercados. Esta situación es especialmente acusada en el caso del personal vinculado a labores de tráfico y explotación y en menor grado al personal de administración.

En lo que se refiere al empleo de carretillero, al igual que sucede con el personal de conducción, se trata de un grupo de profesionales que, de acuerdo con todas las estimaciones relativas a la externalización y especialización de actividades logísticas de empresas cargadoras hasta 2010, debiera experimentar un crecimiento sostenido si bien, en este caso, la creación de empleo será más dependiente del crecimiento del PIB. Debemos señalar en este sentido que el empleo de carretillero solo puede desempeñarse de forma vinculada a un establecimiento físico (almacén o plataforma logística) por lo que, en caso de descenso de actividad en el ámbito regional, se produciría un efecto directo sobre los empleos. En este sentido se trata de un empleo más flexible y volátil que el de conductor, toda vez que éstos pueden tener mayores facilidades para reemplazar la localización de sus clientes y mercados (especialmente el colectivo de autónomos cuya movilidad y flexibilidad en este sentido es mayor).

Merece mención especial la ocupación de operario de pequeña excavadora, empleo que igualmente está experimentando demanda en el mercado por la versatilidad de esta nueva herramienta de trabajo para la realización de obras en condiciones de acceso difícil, sobre suelos de baja resistencia o con especiales barreras arquitectónicas o geológicas. Aunque en algunos aspectos formativos pudiera tener afinidades con la utilización de carretillas, el manejo de las mismas y su entorno de utilización (generalmente en el exterior y no en el interior de naves) hacen que esta ocupación sea diferente. Desde el punto de vista de la estabilidad en el empleo, las ocupación relacionada con la manipulación de carretillas ofrece una mayor seguridad de empleo por su mayor flexibilidad de localización y la facilidad de transporte de la herramienta de trabajo utilizada.

Finalmente, en lo que se refiere a las ocupaciones de Gestor de Almacén y Gestor de Expediciones, consideramos, al igual que hemos apuntado en el caso del personal de oficina en empresas de transporte, que se trata de trabajos que crecerán de manera inseparable al crecimiento del PIB, de la actividad en el sector y de la cada vez mayor tendencia hacia la externalización de las soluciones logísticas adoptadas por las empresas cargadoras (aquellas que presentan necesidades de aprovisionamiento, disponen de mercancías para transportar y cuentan con clientes a los que entregarlas).

6 :: DIEZ CONCLUSIONES

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

2. El sector sufre de 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, FOREM 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 las necesidades reales de las empresas. El Master en Transporte y Logística de la Universidad de Oviedo puede considerarse una excepción y un caso de éxito.

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, la futura implantación obligatoria de los CAP inicial, acelerado y continuo (Certificados de Aptitud Profesional), 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.

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 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**
- **Carretillero: MEDIA-ALTA**
- **Gestor de expediciones (perspectiva de la empresa cargadora): MEDIA**

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

ANEXOS:

Anexo I. Fichas de competencias clave en formato TRABAJASTUR.

