



NECESIDADES FORMATIVAS EN EL SECTOR DEL TRANSPORTE PÚBLICO POR CARRETERA



FASE I



ÍNDICE

1. INTRODUCCIÓN	1
2. ESTUDIO DE NECESIDADES FORMATIVAS EN EL SECTOR DEL TRANSPORTE POR CARRETERA. METODOLOGÍA SEGUIDA	3
3. ESTRUCTURA DEL SECTOR	6
3.1. Definición y clasificación	6
3.2. Ordenamiento Jurídico del transporte por carretera: medidas y efectos de repercusión en la formación	8
3.2.1. La política común de transportes por carretera en la Unión Europea.....	8
3.2.2. El ordenamiento jurídico en España: antecedentes históricos y situación actual.....	26
3.2.3. Efectos del marco jurídico sobre la formación	30
3.3. Marco contextual: economía y evolución del transporte en España.....	37
4. LA ACTIVIDAD EMPRESARIAL Y PROFESIONAL DEL SECTOR	47
4.1. Las Empresas: Evolución	47
4.2. La atomización Empresarial: Una característica crítica con gran influencia en la Formación.....	61
4.3. Perfil de las Empresas de transporte y de los principales puestos de trabajo.....	66
4.4. Los puestos de trabajo.....	69
5. LA FORMACIÓN EN EL SECTOR DEL TRANSPORTE	73
5.1. Capacitación Profesional	74
5.2. La formación continua	77
5.3. El caso Español	81

6. NECESIDADES DE FORMACIÓN	85
6.1. Consideración teóricas	85
6.2. La necesidad comparativa	87
6.3. La necesidad normativa	96
7. NECESIDAD EXPRESADA. LAS ENTREVISTAS REALIZADAS EN EL SECTOR	101
7.1. Aspectos comunes a todo el sector del transporte en carretera ...	102
7.2. La formación para los autónomos	105
7.3. La Formación en las PYMES del transporte por carretera.....	109
7.4. La formación en las grandes Empresas del sector	112
7.5. Especificaciones del transporte de viajeros	113
7.6. Especificaciones en el transporte de mercancías	115
7.7. Especificaciones en las Empresas operadoras	116
7.8. Características formales de los cursos	117
8. NECESIDAD SENTIDA Y EXPRESADA. LAS ENCUESTAS REALIZADAS EN EL SECTOR.....	120
8.1. Diseño muestral.....	120
8.2. Trabajo de campo	123
8.3. Resultado del diseño muestral.....	126
8.4. Los trabajadores ante la formación	130
8.5. La participación en actividades de formación de los trabajos del sector.....	139
8.6. La formación recibida	142
8.7. La gestión de la empresa del autónomo.....	149
8.8. Demanda de formación	151
8.9. Las respuestas abiertas	159

1. INTRODUCCIÓN

Un elemento característico y definitorio de las sociedades avanzadas es el aumento de la movilidad y de la densidad del tejido de relaciones de todo tipo. Los sistemas de transporte y de comunicación se convierten en una estructura básica del desarrollo económico y social. El transporte cumple una función importante para aquellos que han de realizar sus desplazamientos cotidianos de manera recurrente para ir de su domicilio al trabajo, de compras, para acceder a los distintos equipamientos y servicios, etc. También para los que el transporte forma parte de su sistema de trabajo, por constituir ellos la mano de obra de los servicios de transporte, públicos o privados, ya sea de personas o de mercancías.

La concentración de la población y de la actividad económica en las ciudades, sobre todo en las grandes regiones funcionales urbanas, las convierte en lugares donde se manifiesta de manera privilegiada la importancia de este servicio. La calidad de vida y las posibilidades de desarrollo de las ciudades dependen cada vez más de un correcto funcionamiento de su sistema de transporte.

Ante esta situación, la Administración actúa revisando la distribución del gasto en infraestructuras de transporte y dedicando mayores recursos a actuaciones en este sector, actuaciones encaminadas a una mejora en la calidad de los servicios que se prestan y una adaptación de estos a las necesidades cambiantes de una sociedad en continua evolución.

La globalización de los mercados y la internacionalización del capital, están exigiendo la adaptación de las empresas a la dinámica innovadora. Están poniendo a prueba su capacidad de promover nuevas tecnologías que permitan un servicio más eficiente a costes más bajos. En el sistema actual, los puestos de trabajo se encuentran en continua transformación, dado el impacto que está teniendo el avance tecnológico.

Necesidades Formativas en el Sector del Transporte Público por Carretera.

Según algunos estudios realizados en la Unión Europea, un 75%-85% de los puestos de trabajo variarán sustancialmente en sus contenidos en un plazo de 15 años.

Las empresas y las instituciones habrán de abordar nuevas estrategias a fin de ser más competitivas. La estrategia será doble. Por un lado, el abaratamiento de los costes. Por otro, la mejora de la calidad y el diseño de los servicios por medio de la implantación de nuevas tecnologías. Sin embargo, estas dos condiciones son necesarias pero no suficientes. El factor humano se hace imprescindible en el progreso y crecimiento de las empresas. De la buena gestión de los recursos humanos dependerá el uso adecuado de los recursos económicos y financieros. El capital humano se convierte así en el activo esencial de la empresa que le permitirá afrontar las nuevas condiciones de un mercado con más oportunidades, pero donde cada vez es más difícil ser competitivo.

La Formación a los trabajadores aparece en este contexto como un instrumento básico para dar respuesta a los retos que se plantean a las empresas y a los trabajadores.

El Ministerio de Fomento ha hecho suya esta inquietud y quiere que las subvenciones que con esta finalidad se faciliten al sector sean eficientes e incidan sobre las actuaciones prioritarias de forma que contribuyan de forma eficaz a la mejora del transporte a través de la formación de sus trabajadores.

2. ESTUDIO DE NECESIDADES FORMATIVAS EN EL SECTOR DEL TRANSPORTE POR CARRETERA. METODOLOGÍA SEGUIDA.

El informe que se presenta responde a los trabajos realizados para la realización del estudio de necesidades formativas. Dicho estudio se organizó en una secuencia pautada de actividades que comprendía dos fases de elaboración, la primera de ellas, es la que corresponde a este primer documento.

La primera fase estaba integrada por el Estudio de Necesidades de Formación con la realización de tres actividades básicas:

- ❑ Análisis y recopilación bibliográfica y documental
- ❑ Entrevistas abiertas focalizadas
- ❑ Encuestas a trabajadores

La recopilación bibliográfica se ha centrado en:

- Análisis de la estructura del sector a partir de los datos estadísticos del Ministerio de Fomento y el INE. Se han consultado asimismo datos estadísticos de las Comunidades Europeas e informes basados en diferentes fuentes de información, recogidos por las Asociaciones y representantes del sector.
- Bibliografía general sobre el transporte por carretera
- Bibliografía general sobre formación

Necesidades Formativas en el Sector del Transporte Público por Carretera.

- Estudios de necesidades de formación del sector de transporte y estudios, de las mismas características, en otros sectores de servicios con aspectos comunes.
- Planes de formación del sector de transporte y de otros sectores.

Las entrevistas en profundidad realizadas se han distribuido de la siguiente forma:

- Seis en Asociaciones: dos de viajeros, dos de mercancías y dos de operadores del transporte.
- Cinco a expertos: tres de transporte de viajeros y dos de mercancías. Dos de los expertos eran profesores universitarios, tres eran profesionales en empresas.
- Cuatro en Centros de Formación especializados en el sector del transporte, dos de ellos en viajeros y dos en mercancías.
- Tres a representantes sindicales. CCOO, UGT y UPT.
- Dos a expertos de la Administración.

La encuesta a trabajadores del sector.

Se han realizado tres encuestas para abarcar al conjunto de trabajadores del sector, una a trabajadores autónomos, otra a empleados en empresas del sector de transporte de viajeros y mercancías y, finalmente, otra a empleados de empresas operadoras del transporte.

El universo de partida para la realización de las consultas ha sido las 4.738 empresas de viajeros, 134.961 de mercancías y los 2.500 operadores de transporte. La muestra conseguida finalmente fue de :

Autónomos.	821.-
Empresas:	1.034.-
Viajeros.	208.-
Mercancías.	620.-
Operadores	206.-
Total.	1.855.-

3. ESTRUCTURA DEL SECTOR

3.1. Definición y clasificación

A efectos de lo dispuesto en la Ley de Ordenación de los transportes terrestres se consideran transportes de viajeros y mercancías los realizados en vehículos automóviles que circulen sin camino de rodadura fijo, y sin medios fijos de captación de energía, por toda clase de vías terrestres urbanas e interurbanas cuando el transporte que en los mismos se realice sea público (artículo 1 de la LOTT).

Se entiende por **Transporte Público** el que se lleva a cabo por cuenta ajena mediante retribución económica. **Transporte privado** es el que se lleva a cabo por cuenta propia, bien sea para satisfacer necesidades particulares, bien como complemento de otras actividades principales realizadas por empresas o establecimientos del mismo sujeto, y directamente vinculados al adecuado desarrollo de dichas actividades. Este tipo de transporte queda excluido del ámbito del estudio.

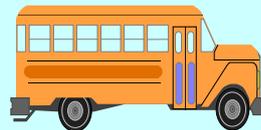
Por razón de su objeto, los transportes pueden ser:

- **De viajeros:** cuando estén dedicados a realizar los desplazamientos de las personas y sus equipajes en vehículos construidos y acondicionados para tal fin.
- **De mercancías:** cuando estén dedicados a realizar los desplazamientos de mercancías, en vehículos construidos y acondicionados para tal fin.

Los transportes de viajeros pueden ser regulares o discrecionales. Son **transportes regulares** los que se efectúan dentro de itinerarios preestablecidos, y con sujeción a calendarios y horarios prefijados. Son **transportes discrecionales** los que se llevan a cabo sin sujeción a itinerario, calendario ni horario preestablecido.

Los transportes públicos de mercancías por carretera tendrán en todo caso la consideración de discretionales, aún cuando se produzca en los mismos una reiteración de itinerarios, calendario u horario.

CLASIFICACIÓN DE LOS SERVICIOS Y ACTIVIDADES DEL TRANSPORTE POR CARRETERA



Naturaleza

Públicos
Privados

Objeto

Viajeros
Mercancías
Mixtos

Itinerario

Regulares
Discretionales

Ambito

Interiores
Internacionales

Especialidad del objeto

Ordinarios
Especiales

Fuente: LOTT en su Título Tercero, artículos 62 y siguientes.

3.2. Ordenamiento Jurídico del Transporte por Carretera: medidas y efectos en la Formación

3.2.1. La política común de transportes por carretera en la Unión Europea

La industria del transporte ocupa un lugar importante en la Comunidad. Este sector representa un 7% de su PNB, un 7% del número de puestos de trabajo, un 40% del consumo energético comunitario. La demanda de transportes, particularmente el tráfico intracomunitario, ha experimentado durante las últimas décadas un crecimiento casi ininterrumpido (el 2,3% anual en el caso de las mercancías y el 3,1% en el caso de viajeros).

La realización del mercado único marca un hito en la política común de transportes, ya que las medidas que introduce (supresión de fronteras, medidas de liberalización, incluida la liberalización del cabotaje, etc.) permiten responder a la creciente demanda de transportes y combatir de este modo los problemas de congestión y de saturación vinculados a este crecimiento.

□ Acceso al mercado en el transporte de mercancías por carretera

Desde el 1 de enero de 1993, un transportista establecido en un Estado de la Comunidad puede transportar libremente mercancías a otro Estado miembro. Hasta esa fecha este tipo de operaciones debían ser específicamente autorizadas, bien en aplicación de acuerdos bilaterales, bien en aplicación de contingentes comunitarios. A partir de 1993 esta actividad se realiza de acuerdo con unas condiciones de calidad que deben respetar las empresas de transporte y que les permite acceder a una licencia comunitaria de transporte.

Pero en un mercado único también es necesario que una empresa de transporte pueda realizar servicios en otro Estado miembro (cabotaje). El cabotaje se ha introducido en

fases transitorias constituidas por contingentes comunitarios progresivos desde el 1 de julio de 1990. La entrada en vigor definitiva del régimen de cabotaje se fijó para el 1 de julio de 1998. La liberalización del cabotaje ha ido acompañada por la adopción de medidas para delimitar los precios de las autopistas con el fin de permitir el cobro por la utilización de infraestructuras, pero garantizando que se haga de forma no discriminatoria.

□ Acceso al mercado en el transporte de viajeros por carretera

Si bien el transporte transfronterizo de viajeros podía efectuarse relativamente con pocas dificultades, el transporte efectuado en un Estado miembro por una empresa de otro Estado miembro no estaba regulado en la legislación comunitaria.

En aplicación del principio de libre prestación de servicios de transporte y a raíz de la anulación del Reglamento 2454/92 por el Tribunal de Justicia, el Consejo aprobó un nuevo reglamento sobre el cabotaje, en el que se determinan los diferentes tipos de transporte de viajeros en que pueden realizarse operaciones de cabotaje y se señala que la liberalización de los servicios regulares especializados y discrecionales y de los demás servicios regulares se producirá en junio de 1999.

□ Acceso a la profesión de transportista y reconocimiento recíproco de diplomas

Con objeto de armonizar el acceso a la profesión de transportista en el sector de los transportes nacionales e internacionales y facilitar el ejercicio real de la libertad de establecimiento de los transportistas de dicho sector, se ha aprobado la Directiva 96/26/CE por el Consejo en fecha 29 de abril de 1996 relativa al acceso a la profesión de transportista de mercancías y de viajeros así como al reconocimiento recíproco de diplomas, certificados y otros títulos destinados a favorecer el ejercicio de la libertad de establecimiento de estos transportistas en el sector de los transportes nacionales e

internacionales, que ha sido modificada por la Directiva 98/76/CE del Consejo de 1 de octubre de 1998.

La Directiva realiza una codificación constitutiva, ya que se limita a sustituir las Directivas 74/561/CEE, 77/762/CEE y 77/796/CEE, modificadas varias veces.

La Directiva se aplica a toda persona física o jurídica que, por medio de vehículos automóviles, transporte por carretera más de 9 personas, incluido el conductor, o mercancías en vehículos cuya carga útil autorizada, incluida la de los remolques, sobrepase las 3,5 toneladas o cuyo peso en carga autorizado, incluido el de los remolques, sobrepase las 6 toneladas.

Previa consulta a la Comisión, los Estados miembros tienen la posibilidad de excluir a determinadas empresas teniendo en cuenta el cumplimiento de algunos requisitos establecidos en la Directiva.

La Directiva establece los criterios mínimos de los requisitos que deben cumplir los candidatos a transportistas de los Estados miembros, a saber: la honorabilidad, la capacidad financiera y la capacidad profesional.

Por otra parte, un Estado miembro reconocerá como prueba suficiente los certificados y documentos expedidos por otro Estado miembro que acrediten que se cumplen los requisitos citados.

Finalmente la Directiva 98/76/CE precisa el ámbito de aplicación de la Directiva 96/26/CE en lo que se refiere al transporte de mercancías y de viajeros por carretera y modifica las exigencias relativas a la capacidad financiera de los transportistas.

□ **Condiciones sociales**

Las condiciones sociales en el transporte por carretera vienen referidas fundamentalmente a la ordenación de los tiempos de conducción y descanso, basándose en lo dispuesto en el artículo 75 c) del Tratado de Roma sobre medidas que permitan mejorar la seguridad.

En una primera fase y constatando el Consejo la necesidad de dotar a la Comunidad de una normativa adecuada, se decidió, a través del Reglamento 2829/77, de 12 de diciembre, la aplicabilidad (tanto para el transporte de viajeros como para el transporte de mercancías) del Acuerdo Europeo sobre el Trabajo de las tripulaciones de los vehículos que efectúen Transportes Internacionales por Carretera (AETR) de 1 de julio de 1970.

La situación no cambió hasta 1985, año en que se dictó el Reglamento 3820/85 de 20 de diciembre, “relativo a la armonización de determinadas disposiciones en materia social del sector de los transportes por carretera”, por el que se establecen los tiempos máximos de conducción y los períodos mínimos de descanso.

Con la finalidad de controlar el cumplimiento de este Reglamento 3820/85, se implantó la obligatoriedad del tacógrafo, a través del Reglamento 3821/85 (de igual fecha), modificado en numerosas ocasiones por la necesidad de adaptarse al progreso técnico, la modificación más importante ha sido el Reglamento 2135/98, que implanta un nuevo aparato de control o tacógrafo de técnica digital, de carácter obligatorio en todos los vehículos nuevos a partir del año 2002.

Por otra parte, cuando se adoptó la Directiva 93/104/CE relativa a la ordenación del tiempo de trabajo, el Consejo había excluido del ámbito de aplicación de la Directiva los sectores “del transporte aéreo, por ferrocarril, por carretera y marítimo, la navegación interior, la pesca marítima, otras actividades marítimas y las actividades de los médicos en período de formación” por la naturaleza específica de su trabajo.

El 15 de julio de 1997 la Comisión adoptó un Libro Blanco sobre los sectores y actividades excluidos de la Directiva sobre el tiempo de trabajo [COM (1997) 334 final – no publicado en el Diario Oficial], en el cual propone varios enfoques para garantizar la protección de la salud y la seguridad de los trabajadores de los sectores excluidos de la Directiva 93/104/CE.

A raíz de las consultas de los interlocutores sociales, la Comisión, en su Comunicación de 31 de marzo de 1998 [SEC (1998) 537 final – no publicada en el Diario Oficial], llegó a la conclusión de que nada justificaba que se tratara de manera diferente a los trabajadores “móviles” y los trabajadores “no móviles” y que, por tanto, los principios básicos de la Directiva sobre el tiempo de trabajo debían aplicarse a todos los trabajadores.

En este sentido se ha realizado una propuesta de Directiva por el Consejo sobre la ordenación del tiempo de trabajo de los trabajadores móviles que realizan actividades de transporte por carretera y de los conductores autónomos [Propuesta de la Comisión COM (98) 662 final COD/980319 Diario Oficial C 43 de 17-2-99], cuyo objetivo es establecer normas mínimas para proteger la salud y la seguridad de los trabajadores del transporte por carretera, evitar las distorsiones de la competencia en la Comunidad y mejorar la seguridad vial.

Esta Directiva forma parte de un conjunto de medidas coordinadas destinadas a ampliar el ámbito de aplicación de las disposiciones de la Directiva 93/104/CE del Consejo a todas las actividades del sector del transporte por carretera.

La propuesta completa las disposiciones del Reglamento 3820/85. Por lo tanto, las disposiciones de dicho Reglamento relativas a las pausas, los períodos de descanso y la conducción seguirán aplicándose a los conductores autónomos y a los trabajadores móviles afectados. La propuesta de Directiva se aplica también a los conductores autónomos y a los trabajadores móviles que no están cubiertos por el Reglamento.

Las principales medidas que se proponen son:

- La duración media del tiempo semanal se fija en 48 horas. Puede elevarse a 60 horas si la duración media calculada sobre un período de cuatro meses no excede de 48 horas.
- La duración del trabajo de los trabajadores móviles es la suma total de las horas trabajadas en las distintas empresas. El trabajador móvil debe informar a cada uno de sus empresarios de las horas que trabaja para las otras empresas.
- Las disposiciones relativas a los tiempos de pausa del Reglamento (CEE) nº 3820/85 se aplican a los conductores autónomos y a los trabajadores móviles afectados. A ello se añade la obligación de hacer una pausa después de seis horas de trabajo.
- Se prevé la aprobación de medidas para que los trabajadores móviles y los conductores autónomos no sujetos al Reglamento (CEE) nº 3820/85 puedan beneficiarse después de su jornada de trabajo de un período de descanso ininterrumpido de al menos 11 horas. Este período puede reducirse en una hora como máximo si se compensa en las cuatro semanas siguientes.
- Para los trabajadores nocturnos, la propuesta establece que el tiempo de trabajo diario no puede exceder las 8 horas (puede llegar hasta 10 si durante dos meses no se rebasa la media de 8 horas diarias).
- Los Estados miembros adoptarán las medidas necesarias para que el empresario:
 - Coloque en un lugar accesible a todos los trabajadores una copia de la Directiva y de la legislación nacional aplicable.
 - Registre el tiempo de trabajo de los empleados que trabajen más de 48 horas por semana y de los trabajadores nocturnos que trabajen cada día durante más de 8 horas.
 - Estos registros deben conservarse como mínimo durante dos años.

□ **Calidad en el transporte por carretera**

Se ha aprobado una Comunicación de la Comisión al Parlamento Europeo y al Consejo, de 21 de junio de 2000: “Hacia un transporte por carretera de calidad más seguro y más competitivo en la Comunidad.

El transporte profesional por carretera se enfrenta en la actualidad a algunas de las dificultades que han llevado a la Comisión a elaborar una estrategia global para el sector. Por ejemplo, si se consolidan las condiciones de una competencia más leal, podrá reducirse el impacto de la competencia creciente en el mercado interior. Por otra parte, cada vez es más imperiosa la necesidad de aumentar la seguridad y, para ello, es necesario adoptar medidas de protección de la seguridad tanto de los trabajadores como de los usuarios de la carretera. Por último el malestar social provocado, en particular, por la utilización de mano de obra empleada en condiciones laborales irregulares, podrá desaparecer si se mejoran las condiciones de trabajo, se refuerza el dispositivo de control y se realza la imagen de marca de la profesión.

El conjunto de medidas propuestas se inscribe en la realización de cuatro objetivos:

1. Elaborar una legislación sobre ordenación del tiempo de trabajo de los conductores por carretera.

En noviembre de 1998 la Comisión presentó una propuesta de directiva relativa a la ordenación del tiempo de trabajo de los trabajadores móviles que realizan actividades de transporte por carretera. Esta propuesta está ahora bloqueada en los órganos del Consejo debido a la división que existe entre los Estados miembros en lo que respecta a la inclusión o no inclusión de los conductores independientes en el campo de aplicación de la directiva.

2. Establecer unas condiciones de empleo de los conductores

Una de las causas principales del “malestar social” , ya comentado, es la llegada de trabajadores procedentes de terceros países empleados en condiciones “no comunitarias” (salario inferior, tiempos de trabajo casi ilimitados, mala cobertura social, etc.). Esta degradación de las condiciones de empleo provoca a la vez una distorsión de la competencia y problemas de seguridad. Para solucionar este problema, la Comisión propone introducir un “certificado de conductor” para controlar la regularidad de las condiciones de empleo, expedido por las autoridades competentes de los Estados miembros.

3. Mejorar el control del transporte por carretera

Para poder aplicar con eficiencia las medidas destinadas a aumentar la seguridad y la competencia y mejorar las condiciones de empleo, es preciso que se ejerza un control del transporte por carretera. Se va a proponer, asimismo, modificar la Directiva 88/599/CEE para aumentar el número de días de trabajo que deben controlar los Estados miembros. Ya se han adoptado algunas medidas, por ejemplo, en virtud del Reglamento (CE) nº 2135/98, el tacógrafo electrónico va a ser obligatorio a partir de finales del año 2002.

4. Aumentar la formación profesional

La formación profesional se rige por la Directiva 76/914/CE relativa a la formación de determinados conductores y por la Directiva 91/439/CEE relativa al permiso de conducir. La Comisión va a proponer dentro de poco una directiva que fijará normas comunes sobre formación de los conductores profesionales, en la que va a tenerse en cuenta la complejidad de la profesión.

❑ **Prevención de Riesgos Laborales**

En relación con las condiciones sociales hay que referirse a la normativa sobre Prevención de Riesgos Laborales. La sociedad a medida que alcanza nuevas metas en lo referente al bienestar social, demanda una mejor calidad en el trabajo. Esto se plasma en disminución de horas y aumentar la seguridad y salud en el trabajo, de tal manera que las personas disfruten su vida en la plenitud de las condiciones físicas.

De todos es conocida la Ley 31/1995 “Ley de Prevención de Riesgos Laborales”, la cual obliga al empresario a realizar una evaluación de los posibles riesgos que amenazan a sus trabajadores en el desempeño habitual de su actividad productiva.

Esta ley define un nuevo enfoque de la Seguridad e Higiene en el Trabajo, adoptando la filosofía de la Comunidad Europea.

El objetivo es estudiar las medidas necesarias para evitar o disminuir la posibilidad o consecuencias de un accidente. Las obligaciones principales que establece la Ley son:

- Realizar una evaluación inicial de los riesgos
- Establecer una planificación de actividad preventiva
- Adoptar un modelo de gestión de la prevención
- Canalizar la participación de los trabajadores a través de delegados de prevención y comités de seguridad y salud.

La **evaluación inicial de riesgos laborales** es el estudio de todos aquellos factores que puedan generar daño a los trabajadores. Entre otros:

Seguridad

- Seguridad industrial
- Equipos de trabajo
- Lugares de trabajo

- Riesgo de incendio
- Riesgos en obras

Ergonomía

- Pantallas de visualización de datos
- Manipulación de cargas
- Concepción de puestos de trabajo
- Movimientos repetitivos
- Carga mental

Higiene

- Ruido
- Vibraciones
- Iluminación
- Estrés térmico
- Agentes químicos
- Agentes biológicos
- Condiciones ambientales
- Radiaciones ionizantes
- Radiaciones no ionizantes

El empresario planificará la actividad preventiva que proceda con objeto de eliminar o controlar y reducir dichos riesgos, conforme a un orden de prioridades en función de su magnitud y número de trabajadores.

La **planificación** debe incluir los medios humanos y materiales necesarios así como la asignación de recursos económicos precisos para la consecución de los objetivos propuestos.

La empresa puede **gestionar la prevención de riesgos laborales** a través de uno de los siguientes medios:

- Asumiendo personalmente el empresario la gestión (sólo en empresas de menos de 6 trabajadores).
- Constituyendo un servicio de prevención propio (obligatorio en empresas de más de 500 trabajadores o 250 para empresas de especial peligrosidad. Anexo 1 del RD 39/1997).
- Contratando un servicio de prevención ajeno.
- Designando uno o varios trabajadores para desempeñar las funciones preventivas.

Los **delegados de prevención** son los representantes de los trabajadores con funciones específicas en materia de prevención de riesgos en el trabajo. Sus competencias son:

- Colaborar con la dirección de la empresa en la mejora de la acción preventiva.
- Promover y fomentar la cooperación de los trabajadores en la ejecución de la normativa sobre prevención de riesgos laborales
- Ser consultados por el empresario, con carácter previo a su ejecución, acerca de las decisiones a que se refiere el artículo 33 de la Ley de Prevención de Riesgos Laborales.
- Ejercer una labor de vigilancia y control sobre el cumplimiento de la normativa de prevención de los riesgos laborales.

El **Comité de Seguridad y Salud** es el órgano paritario y colegiado de participación destinado a la consulta regular y periódica de las actuaciones de la empresa en materia de prevención de riesgos.

Se constituirá en las empresas o centros de trabajo que cuenten con 50 ó más trabajadores, y estará formado por los delegados de prevención, de una parte, y por el empresario o sus representantes en número igual al de los delegados de prevención, de la otra.

El **incumplimiento** de las normas en materia de prevención de riesgos laborales puede dar lugar a:

- Sanciones económicas (de 50.000 a 100.000.000 pesetas)
- Sanciones administrativas (suspensión o cierre del centro de trabajo, limitación para contratar con la administración, etc.)
- Sanciones penales, de las que responden las personas físicas, empresario y demás personas de la cadena de mando que por negligencia o dolo se haya producido un accidente.

Esta Ley se publicó el 10-11-1995, entrando en vigor el 10-2-1996; y ha sido publicado el reglamento que la desarrolla el 31 de enero de 1997.

❑ **Introducción de la telemática en el transporte por carretera**

La Comisión ha realizado una Comunicación al Consejo y al Parlamento Europeo (20-5-1997) sobre estrategia comunitaria y marco para la introducción de la telemática en el sector del transporte por carretera en Europa y propuestas de acciones iniciales. Los objetivos de la Comisión en materia de telemática en el transporte por carretera son los siguientes:

- Crear un marco para el desarrollo de servicios y sistemas de telemática en el transporte por carretera que respondan a las necesidades tanto locales como comunitarias;
- Estar abiertos a todas las tecnologías;
- Animar a las autoridades a integrar la telemática en el transporte por carretera en los proyectos de planificación de las infraestructuras de transporte;
- Aprovechar los proyectos de redes transeuropeas y las correspondientes ayudas financieras;
- Fomentar la participación del sector privado;

Necesidades Formativas en el Sector del Transporte Público por Carretera.

- Ofrecer condiciones estables a las PYME que utilicen los servicios de telemática en el transporte por carretera;
- Garantizar la interoperabilidad entre las infraestructuras y los servicios a fin de ofrecer a los usuarios un servicio óptimo.

La Comisión establece la lista de ámbitos objeto de medidas prioritarias. En materia de **información sobre el estado de las carreteras**, el objetivo de la UE es garantizar la interoperabilidad transfronteriza y facilitar la creación de mercado europeo para estos productos y servicios.

Por lo que se refiere a sistemas de reservas y de pago electrónico, el objetivo es también alcanzar un nivel adecuado de interoperabilidad, lo que requiere al mismo tiempo crear una política de convergencia en todos los sistemas de pago electrónico y resolver las cuestiones relativas a la clasificación de los vehículos, a los usuarios no equipados y a los aspectos jurídicos e institucionales.

□ **Transporte de mercancías peligrosas por carretera**

En materia de transporte de mercancías peligrosas por carretera se han adoptado las siguientes principales medidas:

1. Directiva 94/55/CE del Consejo, de 21 de noviembre de 1994, sobre la aproximación de las legislaciones de los Estados Miembros con respecto al transporte de mercancías peligrosas por carretera, cuyo objetivo es establecer normas uniformes de seguridad en la Comunidad. Esta Directiva ha sido modificada por las Directivas 96/86/CE, 1999/47/CE y 2000/61/CE.
2. Directiva 95/50/CE del Consejo, de 6 de octubre de 1995, relativa a procedimientos uniformes de control del transporte de mercancías peligrosas por carretera, cuyo objetivo es velar por que los Estados miembros garanticen que se someta una proporción representativa de los transportes de

mercancías peligrosas por carretera a una serie de controles, con el fin de comprobar su conformidad con la legislación sobre esta materia.

3. Directiva 96/35/CE del Consejo, de 3 de junio de 1996, relativa a la designación y a la cualificación profesional de consejeros de seguridad para el transporte por carretera, por ferrocarril o por vía navegable de mercancías peligrosas, cuyo objetivo es el de obligar a los estados miembros a que impongan a las empresas cuya actividad implique el transporte de mercancías peligrosas o bien las operaciones de carga o descarga vinculadas a dicho transporte que designen uno o varios consejeros de seguridad para el transporte de mercancías peligrosas encargados de contribuir a la prevención de los riesgos para las personas, los bienes o el medio ambiente, inherentes a dichas actividades.

El consejero deberá estar en posesión de un título de formación profesional válido relacionado con las materias mínimas que se indican en el anexo de la directiva y cuyo objeto es certificar que el candidato está suficientemente sensibilizado ante los riesgos inherentes a los transportes de mercancías peligrosas, conoce la legislación pertinente y tiene un conocimiento suficiente de las tareas que corresponden a los consejeros, establecidas en el anexo I.

El título de consejero de seguridad tendrá un período de validez de cinco años renovable a condición de que, durante el último año anterior a la expiración del título, su titular haya realizado cursos de formación complementaria o haya superado un examen de control, aprobado por las autoridades competentes.

En caso de que se produzca un accidente que haya causado perjuicio a las personas, a los bienes o al medio ambiente, el consejero deberá redactar el informe.

4. Directiva 2000/18/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 17 de abril de 2000, relativa a los requisitos mínimos aplicables al examen de los consejeros de seguridad para el transporte de mercancías peligrosas por carretera, por ferrocarril o por vía navegable.

La Directiva 96/35, como hemos señalado, establece que las empresas cuya actividad implique el transporte de mercancías peligrosas están obligadas a designar uno o varios consejeros de seguridad. No obstante, dicha directiva no incluye disposiciones específicas destinadas a armonizar los requisitos del examen de los consejeros de seguridad ni disposiciones aplicables a las entidades examinadoras. Por este motivo, la Directiva 2000/18/CE establece un marco común mínimo para el examen de los consejeros de seguridad, así como las condiciones aplicables a las entidades examinadoras a fin de garantizar un cierto nivel de calidad y facilitar el reconocimiento mutuo de los certificados CE de formación para los consejeros de seguridad.

Las autoridades nacionales organizarán un examen escrito obligatorio, que podrán completar con un examen oral, para comprobar si los candidatos poseen el nivel necesario para desempeñar las funciones de consejero con el fin de obtener el certificado CE. Dicho examen versará, en particular, sobre las medidas generales de prevención y seguridad, la clasificación de mercancías peligrosas, las condiciones generales de embalaje, las etiquetas e indicaciones de peligro, etc.

Cuando los estados miembros no se encarguen directamente de organizar el examen, designarán las entidades examinadoras basándose en una serie de criterios como, por ejemplo, la competencia y la independencia de la entidad examinadora.

Esta Directiva entró en vigor el 19-5-00. Para los estados miembros existe la obligación de transponer la citada Directiva al ámbito nacional. En España este proceso se realizó mediante **el RD 1566/1999 que regula la obligatoriedad de**

disponer del citado Consejero, y la OM del 21-10-99 que desarrolla los exámenes para acceder a dicha Titulación. Los aspectos de esta normativa más importantes a efectos prácticos son:

- La formación no tiene carácter obligatorio, por lo tanto no existen centros homologados, ni es requisito imprescindible para acceder al examen.
- No existen requisitos mínimos para los aspirantes, esto es, no será necesario estar en posesión de titulación alguna o experiencia previa en el sector.
- Existen tres modos de transporte diferentes (carretera, ferrocarril y vía navegable) en los que habrá que tener la figura del consejero, así como cinco especialidades diferentes por modo de transporte (Explosivos, Gases, Radiactivos, Hidrocarburos y Resto de las materias).
- Los exámenes serán llevados a cabo por las Comunidades Autónomas, y serán estas quienes en tiempo y forma publiquen en el Diario Oficial correspondiente la convocatoria de las pruebas.
- Las pruebas a superar son dos:
 1. 50 preguntas tipo test en relación al modo de transporte y especialidad escogida, con cuatro respuestas alternativas, debiendo contestar correctamente un mínimo de 25 para poder optar a la segunda prueba.
 2. Un supuesto práctico relativo al modo de transporte y especialidad escogida, a la que el aspirante podrá optar portando la documentación fijada en la convocatoria.
- El 1 de enero de 2000 esta figura deberá estar implantada en las empresas que realicen transporte de mercancías peligrosas, así como en aquellas que estén implicadas en operaciones de carga o descarga de materias peligrosas.

□ **Fiscalidad en el transporte por carretera**

En materia de fiscalidad se ha adoptado la Directiva 1999/62/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 15 de junio de 1999, relativa a la aplicación de gravámenes a los vehículos industriales por el uso de determinadas infraestructuras que reemplaza a la Directiva 93/89, anulada por el Tribunal de Justicia.

El objetivo de esta norma es armonizar los sistemas impositivos –impuestos sobre los vehículos, derechos relacionados con el uso de un equipo-, crear una tarificación equitativa y eficaz del transporte con arreglo al principio “el usuario es quien paga” a fin de eliminar sobre todo los falseamientos de competencia entre las empresas de transporte.

La Directiva se aplica a los impuestos sobre vehículos, a los peajes y a las tasas establecidas sobre los vehículos.

- **Impuestos sobre vehículos:**

La Directiva precisa por países los impuestos contemplados. Cada uno de los Estados miembros determinará los procedimientos de exacción y recaudación de dichos impuestos. Además, dichos impuestos son percibidos por el Estado miembro en el que está matriculado el vehículo.

- **Peajes y tasas**

La Directiva enumera las condiciones que los Estados miembros deben cumplir para mantener o introducir peajes y/o tasas. Estas condiciones son las siguientes:

- El cobro sólo podrá exigirse por la utilización de autopistas u otras carreteras similares, de puentes, de túneles y de puertos de montaña;

Necesidades Formativas en el Sector del Transporte Público por Carretera.

- Aplicación del principio de no discriminación por razón de la nacionalidad del transportista o del origen o destino del transporte;
- Ausencia de control en las fronteras interiores;
- Revisión de tarifas máximas a partir del 1 de julio de 2002 y, a partir de esa fecha, cada dos años;
- Aplicación del principio de proporcionalidad de las tasas en función de la duración de la utilización de las infraestructuras;
- Posibilidad de que varíen los impuestos de los peajes según las clases de emisiones de los vehículos y/o según sea de día o de noche;
- Posibilidad de cooperación entre dos ó más Estados miembros para establecer un sistema común de tasas, sujeto a determinadas condiciones, tales como el reparto equitativo de los ingresos entre Estados miembros.

3.2.2. *El ordenamiento jurídico en España: antecedentes históricos y situación actual*

El ordenamiento jurídico del transporte por carretera en España, se mantuvo hasta 1987 anclado a la entonces vigente legislación reguladora de sus normas básicas que databan de 1947.

Por este motivo, hasta mediados de la década de los ochenta, el sector del transporte se desarrolló impulsado por una demanda de mercado abierto, sin regularización actualizada, favoreciéndole además el “boom” de infraestructuras viales construidas. En lo referente a la capacitación profesional para actuar en este sector económico, los requisitos exigidos se reducían prácticamente a los correspondientes permisos de conducción para el trabajador-conductor directo y de circulación para el vehículo, además de someterse como empresa - si fuera el caso- al cupo establecido.

Evolución del Marco Legal de los transportes en España

La legislación de los transportes terrestres en España en los últimos 150 años viene marcada por un fuerte intervencionismo estatal y comienza con la regulación del **transporte ferroviario**.

El transporte mecánico por **carretera** cuyo desarrollo se había iniciado muy lentamente en los primeros años del siglo, se desenvolvía en un marco de total libertad, sujeto tan solo a reglamentos sobre seguridad. En el año 1924, mediante Real Decreto, se dictaron las primeras reglas para su ordenación inspiradas en el régimen ferroviario.

Se estructuró el transporte por carretera, tanto de viajeros como de mercancías, en servicios regulares, que eran objeto de concesión temporal a particulares que debían explotarlos con las obligaciones inherentes al servicio público y en servicios irregulares o discrecionales que se contemplaban con carácter marginal y sometidos al régimen de autorización administrativa previa.

La situación en que se encontraban los transportes por carretera y la nula coordinación con el ferrocarril, dieron lugar en 1947 al desarrollo de las Leyes de 27 de Diciembre de “Ordenación de los Transportes Mecánicos por Carretera” y de “Coordinación de los Transportes Terrestres”, que, junto con sus respectivos Reglamentos, han constituido el bloque normativo en vigor hasta la aprobación de la LOTT, en 1987.

La Ley de Ordenación de 1947 abandonaba los principios de planificación estatal de los servicios regulares, la concesión de la explotación por agrupaciones y otros aspectos recogidos en la Ley de 1941. La Ley de Coordinación, a su vez, definía un sistema de coordinación ferrocarril-carretera cuya finalidad última era establecer una subordinación de la carretera al ferrocarril.

Las líneas fundamentales del régimen previsto por las Leyes de Ordenación y de Coordinación de 1947 eran las siguientes:

- En cuanto a viajeros, el transporte por carretera por cuenta ajena se organizaba sobre la base de servicios regulares, sujetos a las obligaciones inherentes al servicio público y otorgados mediante concesiones a plazos muy largos que podrían llegar a los noventa y nueve años, si bien sujetas a rescate sin concesión a partir de los veinticinco años.
- En los referente a mercancías, el transporte por carretera por cuenta ajena debía organizarse, como norma general, mediante servicios públicos regulares, sometidos al mismo régimen que el antes indicado para los servicios regulares de viajeros.
- Los servicios discrecionales de viajeros y mercancías por carretera eran tratados como un subsector complementario de importancia secundaria. El acceso al mercado se regulaba mediante autorización administrativa y el ejercicio de esta actividad se subordinaba al cumplimiento de ciertas condiciones, cuyo fin era la protección del ferrocarril y de los servicios regulares de carretera frente a la competencia que pudieran hacerles los servicios discrecionales. Las autorizaciones se otorgaban vinculadas a un vehículo determinado, sin limitación de validez aunque sujetas a un visado anual. Dicha autorización estaba referida a un ámbito o radio de acción determinado, distinguiéndose el ámbito nacional o ilimitado, el comarcal y el local.
- En cuanto a la tarificación de los servicios discrecionales, el Reglamento de Ordenación facultaba al Ministerio encargado de los Transportes para establecer tarifas máximas y/o mínimas de carácter general.

La realidad del desarrollo del mercado de transportes, sobre todo en lo referente a las mercancías, se alejó mucho de las previsiones de la Ley. Los transportes de mercancías se desarrollaron en su práctica totalidad como discrecionales, mientras que el transporte discrecional de viajeros experimentó un auge no previsto por el legislador. Las tarifas no se respetaron prácticamente nunca. Respecto al canon de coincidencia, desapareció en 1986 con la incorporación a la Comunidad Europea.

En lo referente a la concesión de autorizaciones para servicios discrecionales, hasta 1971 se otorgaron sin limitación alguna, tanto en el caso de viajeros como de mercancías. Fue a partir de dicho año cuando se estableció una cierta contingentación de las autorizaciones que, siempre con carácter provisional, se ha venido manteniendo hasta el presente.

Esta contingentación tenía por objeto teórico el limitar la sobresaturación de la oferta existente, aunque en la práctica trataba de compatibilizar dicha limitación con otros intereses, dándose la paradoja de que en el período 1970-80, caracterizado por la crisis petrolífera, la capacidad global de la oferta de transporte de mercancías por carretera pasó de 1,07 millones de Tm a 1,85 millones (crecimiento del 72%) mientras que el número de autobuses y microbuses de servicio discrecional pasó de 9.889 unidades a 14.109 unidades (crecimiento del 42%).

La proliferación de autorizaciones dio lugar a una fuerte atomización del transporte de mercancías por carretera, con más de un 98% de pequeñas empresas (con 5 o menos vehículos) lo cual constituye uno de los factores importantes de la problemática existente actualmente en el sector.

Por otra parte, la existencia de una flota de transporte privado – sin autorización para el servicio por cuenta ajena – de magnitud comparable a la del transporte público es otro factor que incide en la problemática antes mencionada.

Condiciones para el ejercicio de la actividad de transportista en la Ley de Ordenación 16/1987 de 30 de julio

Según la normativa vigente para el ejercicio de las actividades de transporte de viajeros y de mercancías es necesario que la persona física o jurídica interesadas cumpla en todo momento los siguientes requisitos:

- ❑ Tener la nacionalidad española o la de otro Estado de la Unión Europea o de otro país extranjero con el que en virtud de lo dispuesto en los Tratados o Convenios internacionales suscritos por España no sea exigible el citado requisito.
- ❑ Acreditar las necesarias condiciones de capacitación profesional, honorabilidad y capacidad económica, con arreglo a lo dispuesto en el ROTT y sus disposiciones complementarias.
- ❑ Acreditar el cumplimiento de las obligaciones de carácter fiscal, laboral y social establecidas por la legislación vigente en cada momento.
- ❑ Cumplir, en su caso, aquellas condiciones específicas necesarias para la adecuada prestación del servicio que expresamente estén establecidas en relación con las distintas clases de títulos habilitantes.

Actualmente la situación de España, con referencia a la adecuación normativa interna de las disposiciones emanadas de la U.E., en materia del transporte terrestre en general, es de una total acomodación en relación con la U.E., fruto del denominado Plan de Modernización, entre cuyos objetivos primordiales, se encuentra la culminación de esta adecuación, atendiendo, dentro de los márgenes de competencias de orden interno, a la realidad del sector, en una acomodación compatible entre ambos factores. Así, y por lo que al transporte por carretera (viajeros y mercancías) se refiere, se adaptó el Reglamento de Ordenación de los Transportes Terrestres, a las necesidades derivadas de la liberalización del cabotaje (Real Decreto 1.136/97, de 11 de julio), eliminándose los sistemas de contingentación; se incorporó la normativa sobre pesos y dimensiones (Real Decreto 490/97, de 14 de abril), así como las nuevas disposiciones sobre el tacógrafo (Real Decreto 2.242/96, de 18 de octubre) y sobre el acceso a la

profesión (Orden Ministerial de 28 de mayo de 1999). Asimismo se ha dictado la normativa sobre consejeros de seguridad, ya comentada anteriormente. En lo concerniente al transporte de viajeros, en particular, se ha establecido un marco liberalizado con arreglo a criterios de orden profesional y empresarial (Orden Ministerial de 28 de julio de 1997), habiéndose dictado un marco tarifario acorde con las recomendaciones de la UE y de la IRU (tarifas de referencia por categorías de vehículos), así como una Orden Ministerial de 6 de mayo de 1999 sobre normas comunes relativas al transporte internacional.

3.2.3. Efectos del marco jurídico sobre la formación

Con la entrada de España en la Comunidad, el sector se ve convocado formalmente a responder al reto del tirón tecnológico (renovación del parque móvil e instalación de sistemas de comunicación) y a un mercado competitivo que se extendía fuera de las fronteras del territorio español en igualdad de condiciones para los países miembros de un mercado único europeo.

Llegado este momento, ya no es suficiente para competir en el mercado del transporte público la calificación de “buen conductor” y observar las normas de mantenimiento del vehículo. Se plantea la creación de la figura del profesional ideal para esta especialidad que necesita conocer el manejo de las diferentes funciones y tareas incluidas en la prestación del servicio ligadas a una formación educativa exigida por el trato directo al cliente.

La situación del momento mencionado puede ser definida como de bipolarización respecto de sus variables situacionales: 1) Nº de empresas y tamaño, 2) concepción del negocio y cambio de extensión del mercado, 3) nivel de formación base de los recursos humanos y globalización-innovación técnica.

1. La característica de número alto, de empresas con tamaño pequeño, situación en un 97% del sector, señala en el un desequilibrio respecto de actuaciones planificadas: la existencia de autónomos y pequeñas empresas que terminarán soportando un incremento de costes al no poder alcanzar economías de escala con la consiguiente dificultad de financiación de las mismas y repercusión en el nivel de calidad del servicio prestado, y lógicamente en sus posibilidades de mejorar la formación de sus trabajadores.

En la práctica, existen muchos profesionales del volante, factor único que no es condición suficiente para desarrollar empresas competitivas.

2. La concepción del negocio como algo restringido al ámbito personal y al mercado local, se enfrenta al polo opuesto de vinculación del sector al mercado único europeo en igualdad de condiciones con el resto de colegas pero en el marco de un mercado extenso regulado por estrictas normas de calidad y técnica.
3. El nivel básico de formación adquirido por el colectivo (especialmente el colectivo base: conductores) contrasta con el nivel base de formación requerido por las condiciones actuales de globalización e innovación tecnológica, acrecentándose la distancia al enfrentarse a la diversidad del hecho cultural en todas sus dimensiones: idiomas, geografía, historia, costumbres, etc.

En opinión de algunos, el personal del sector debiera de partir de unos niveles educativos mínimos, considerando el B.U.P. como suficiente para el grueso de los perfiles profesionales. Esta apreciación contrasta con los datos que señalan que más del 64% de los conductores no tienen estudios primarios completos en el sector del transporte por carretera (mercancías y viajeros).

Desde el sector no se puede ser ajeno a la realidad del conductor, espina dorsal de la empresa de transporte a la vez que imagen viva de la misma.

Los tres grupos de factores descritos suponen tres consecuencias o problemas identificables en el sector:

1. Atomización empresarial.
2. Exceso de oferta.
3. Carencias críticas en el nivel formativo.

Para paliar en parte las situaciones descritas y los problemas identificados, así como para cumplir los compromisos adquiridos, el gobierno lanzó en el periodo 1993-1996 un **plan de ayudas**, cuyo objetivo fundamental era el de pasar de un mercado inestable y desequilibrado a un mercado estable y estructurado por medio de operadores organizados en redes.

Este ambicioso objetivo no se cumplió, pero sí algunas de las medidas, entre ellas, la retirada de tarjetas a la que se destinó un monto de 12.000 millones de pesetas. Quedó en un segundo plano el esfuerzo orientado a la concentración de empresas y a los contratos de colaboración estable que en opinión de los expertos eran básicos. Se logró, sin embargo, en el periodo descrito unas 100 concentraciones.

A pesar de todos los esfuerzos invertidos, las problemáticas básicas existentes (ya de carácter endémico en España) existían aún en 1997 y se señalaban nuevamente en un artículo de la revista Tm del mes de marzo añadiendo que, estas circunstancias se veían agravadas por factores coyunturales de carácter económico tales como una elevada fiscalidad específica de la actividad, incrementos continuados del combustible y altos costes de personal, haciendo de este sector, un sector débil.

En los últimos años el Ministerio de Fomento ha impulsado un Plan Nacional de Modernización del Transporte Terrestre, con objeto de resolver los problemas y fortalecer la competitividad de los sectores de transporte por carretera de mercancías y de viajeros.

Con este Plan se pretendía redefinir la ordenación del mercado de transportes para equilibrar la oferta y la demanda y reducir en lo posible la excesiva atomización del sector.

En cuanto al **Transporte Público de Viajeros**, el Plan responde a tres líneas de actuación:

- Incrementar la competitividad del sector
- Mejorar la calidad y la seguridad de los desplazamientos
- Asegurar el derecho a la libre circulación de ciudadanos mediante tarifas asequibles

Los principales aspectos del Plan han sido:

- Liberalización del transporte público discrecional: se ha eliminado el régimen de contingentación para la concesión de nuevas autorizaciones y se han introducido criterios empresariales y de capacitación profesional para adaptar el sector a los niveles de exigencia existentes en el resto de Europa.
- Optimización del sistema concesional: el Ministerio ha desarrollado un sistema informatizado para la gestión de las líneas regulares que permita a los usuarios consultar itinerarios, tarifas y horarios.
- Regulación del transporte sanitario: se han establecido las características técnicas, el equipamiento y la dotación de personal que deben tener los vehículos que se dediquen al transporte sanitario por carretera.
- Incorporación de la directiva comunitaria relativa a los pesos y dimensiones máximas de los vehículos: permite aumentar en aproximadamente un 20% la capacidad de los vehículos y generar así una mayor rentabilidad en el transporte de viajeros sin menoscabo de la seguridad vial.

En cuanto al **Transporte de Mercancías**, inicialmente se aprobó un importante bloque normativo, que promovía la calidad y la concentración de empresas, con el fin de fortalecer este segmento para afrontar una segunda fase, que se culminó en 1999.

Con respecto a la concesión de autorizaciones de transporte de mercancías en vehículos ligeros se ha exigido cumplir el requisito de capacitación profesional a todas las empresas de transporte, incluidas las que operaban exclusivamente con vehículos ligeros, y se han unificado todas las autorizaciones de transporte con vehículos ligeros en un solo radio de acción, el nacional.

Por lo que se refiere al transporte de mercancías en vehículos pesados, se abandonó la política de contingentación de las autorizaciones de ámbito nacional, si bien se ha vinculado la concesión de nuevas autorizaciones a las empresas que, tras un previo proceso de fusión, absorción, etc., integraran en su estructura a una o varias empresas de reducido tamaño.

Posteriormente la Orden de 24 de agosto de 1999 por la que se desarrolla el Reglamento de la Ley de Ordenación de los Transportes Terrestres en materia de autorizaciones de transportes mercancías por carretera ha eliminado las restricciones cuantitativas que existían para el acceso al sector y ha introducido unos requisitos cualitativos para favorecer el equilibrio entre oferta y demanda y evitar las distorsiones que obstaculicen el desarrollo de un mercado en competencia.

Las principales modificaciones que se han introducido con la aprobación de esta Orden son las siguientes:

- Para el acceso al mercado de nuevos transportistas se obliga al cumplimiento de una serie de requisitos cualitativos, como la capacitación profesional del empresario, la capacidad económica, la honorabilidad o el cumplimiento de las obligaciones fiscales y sociales.

- Se exige también la acreditación de una dimensión mínima de la empresa: dispone de una flota con un mínimo de tres vehículos y una antigüedad máxima inicial de 2 años.
- Se salvaguardan los derechos de los trabajadores autónomos, ya que se mantiene el valor patrimonial de las actuales autorizaciones de transporte que se podrán transferir a otra empresa aunque el mercado esté liberalizado.

Plan de ayudas

Entre las medidas aprobadas en el marco de este Plan de Modernización del Transporte Terrestre destaca el Plan de Ayudas al Sector que permite que abandonen la profesión aquellos transportistas de edad avanzada, destinándose a este fin cerca de 1.000 millones de pesetas.

El Ministerio ha concedido además, ayudas para la formación por un importe de 869 millones de pesetas, destinados a la realización de 1.100 acciones formativas, que beneficiarán a más de 17.000 alumnos, entre empresarios y trabajadores del sector. Las destinatarias de estas ayudas son las asociaciones del transporte por carretera y otras entidades públicas y privadas relacionadas con los transportes terrestres.

Necesidades Formativas en el Sector del Transporte Público por Carretera.

Un resumen de las 14 medidas solicitadas y aprobadas de este último plan son las siguientes:

LAS MEDIDAS APROBADAS	
MEDIDAS SOLICITADAS	SITUACIÓN
Abandono voluntario de la actividad	6.000 millones en un plazo de tres años
Derogación Declaración de Portes	Aprobada: Febrero 97
Derogación Fianzas	Aprobada: Febrero 97
Activación Juntas Arbitrales	Aprobada: Febrero 97
Contrato tipo	Aprobada: Marzo 97
Aprobación 2,55 metros en semirremolques	Aprobada: Marzo 97
Consideración de las cooperativas como consumidor final de gasóleo	Aprobada: Marzo 97
Gasóleo profesional de Automoción	Rechazado (Tras la huelga se consiguió una rebaja momentánea de entre 5 y 10 pesetas)
Ayudas a Formación	Aprobada: Enero 97 (300 millones de pesetas más lo que aporten las CC.AA.)
Prejubilaciones	El Ministerio de Trabajo se ha comprometido a tener un plan listo en junio
Tarifas de Referencia	Aprobada una subida del 6 por 100
Endurecimiento de las condiciones de acceso al mercado	Aprobado, se hará de acuerdo con el sector
Descontingentación autorizaciones nacionales	Aprobado: Marzo 97
Descontingentación autorizaciones locales	Fomento está de acuerdo, depende de las CC.AA.

Para 1999 los compromisos más importantes adquiridos por la Dirección General de Ferrocarriles y Transportes por Carretera en lo tocante al tema de estudio objeto de este informe fueron los siguientes:

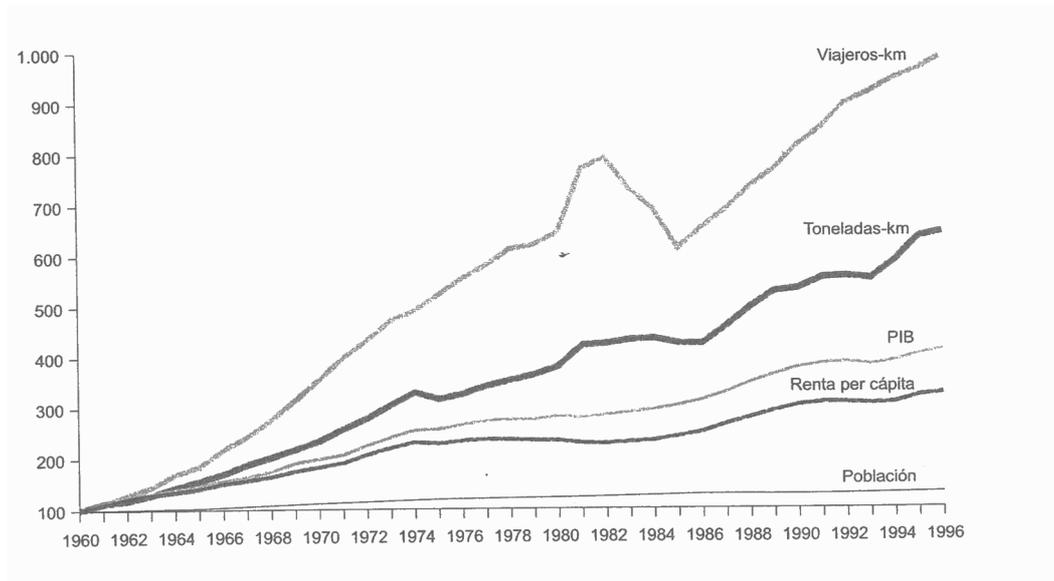
- Ayudas a la formación de profesionales del sector: 800 millones.
- Modificación de la Orden Ministerial sobre exámenes para obtención de la capacitación profesional, a fin de adecuarlos a la Directiva 98/76/CE.
- Modificación del ROTT para acomodarlo a la Directiva sobre condiciones previas al ejercicio de la actividad del transporte.
- Comprobación de la realización de cursos de formación impartidos por las asociaciones.
- Impartir cursos de especialistas en transportes a los agentes de la Dirección General de Tráfico.

3.3. Marco contextual: economía y evolución del transporte en España

En términos generales es posible establecer de entrada la influencia mutua entre sector transporte y economía. La globalización que caracteriza a la sociedad de finales de siglo y el creciente peso de las multinacionales financieras y productivas en el funcionamiento económico actual, difícilmente podrían entenderse sin considerar el desarrollo tecnológico producido por los sectores informáticos y de las comunicaciones. Asimismo, sería inviable este proceso sin las garantías de funcionamiento que los sistemas de transporte actuales han incorporado, con el desarrollo tecnológico de los sistemas logísticos que estructuran y controlan los grandes flujos de mercancías y de viajeros de finales de siglo. (CECS, 1999).

A modo de ejemplo se percibe como existe un paralelismo entre: globalización e incremento de los recorridos y de la velocidad media del transporte de viajeros y mercancías:

Evolución del transporte de viajeros (viajeros-km) y de mercancías (toneladas-km), la población, el PIB y la renta per cápita. En números índice. Base 1960=100. 1960-1996



Fuente: Elaboración Fundación Encuentro. CECS a partir de Ministerio de Transportes, Turismo y Comunicaciones, Estadística de transportes. Serie cronológicas (1950-1980), 1983; Ministerio de Fomento, Anuario estadístico, varios años; Ministerio de Fomento, Los transportes y las comunicaciones. Informe anual, varios años; Banco Bilbao Vizcaya, Informe económico, Bilbao, varios años; INE, Contabilidad nacional de España. Serie enlazada 1964-1991. Base 1986, 1992; INE, Contabilidad nacional de España. Base 1986, varios años; INE, Censo de población, varios años; e INE, Padrón municipal de habitantes, varios años.

En el gráfico se observa que el incremento de la demanda de transportes va por delante del aumento de la producción económica, de la población y de la renta media per cápita. En España entre 1960 y 1996, el tráfico de viajeros se ha multiplicado por 10, el de mercancías por 7, el PIB en términos reales ha llegado a cuadruplicarse y la población ha crecido alrededor de un 25%.

La expansión económica y tecnológica señalada en los párrafos anteriores, traen consigo efectos concretos para los distintos sectores de producción, servicios, e infraestructuras en el territorio español. Por tanto, resulta lógico que entre 1950-1985 las cifras relacionadas con el transporte de viajeros y el de mercancías puedan calificarse de espectaculares.

A) VIAJEROS

El primer lugar lo ocupa el transporte particular-individual, atribuible sin lugar a dudas al aumento del nivel de vida como consecuencia de la interrelación de una serie de variables en alza positiva - aunque con un retraso de 20 a 25 años con respecto a otros países del entorno europeo- que trajeron consigo una acumulación de capital, mejora de los salarios y aumento del poder adquisitivo.

El transporte público no fue ajeno a este mismo fenómeno. En concreto, el transporte interurbano en España tuvo un rápido crecimiento asociado a las estrechas relaciones entre infraestructuras y crecimiento económico, demanda de movilidad y precios asequibles por debajo del IPC. El siguiente cuadro nos señala los hitos de esta evolución:

**Evolución del transporte interurbano de viajeros por modos de transporte
(Valores absolutos en millones de viajeros-km. y porcentaje. 1950-1996)**

	CARRETERA (1)		AUTOBUS (2)		FERROCARRIL(3)		AEREO (4)		MARITIMO (5)		TOTAL	
	Absoluto	%	Absoluto	%	Absoluto	%	Absoluto	%	Absoluto	%	Absoluto	%
1950	3.349	24,39	2.056	14,97	8.228	59,92	99	0,72	---	---	13.732	100
1970	64.347	62,95	20.910	20,46	14.992	14,67	1.966	1,92	---	---	102.215	100
1985	138.880	78,53	14.800	8,37	17.066	9,65	5.216	2,95	888	0,50	176.850	100
1990	190.225	81,21	19.170	8,18	16.736	7,14	7.050	3,01	1.057	0,45	234.238	100
1995	217.857	78,44	32.247	11,61	16.582	5,97	10.033	3,61	1.032	0,37	277.751	100
1996	218.635	76,68	37.722	13,23	16.637	5,83	11.046	3,87	1.100	0,39	285.140	100

Fuente: Elaboración Fundación Encuentro. CECS a partir de Ministerio de Transportes, Turismo y Comunicaciones, Estadística de transportes. Series cronológicas (1950-1980), 1983; Ministerio de Fomento, Anuario estadístico, varios años; Ministerio de Fomento, Los transportes y las comunicaciones. Informe anual 1996, 1997; INE, Transporte de viajeros 1996, 1998.

- (1) Las cifras de 1995 y 1996 se han obtenido con las variaciones de tráfico de la Red de Carreteras del Estado partiendo de longitudes homogéneas (
- (2) A partir de 1991 se hace un nuevo diseño de la estadística que realiza el INE y se recogen los datos de todas las empresas dedicadas al transporte de viajeros, bien sea de servicio regular, discrecional o ambos.
- (3) Comprende Renfe y FEVE.
- (4) Incluye el tráfico regular y no regular de Iberia y Aviaco. Para 1995 y 1996, además del Grupo Iberia, incluye Air Europa y Spanair.
- (5) Pasajeros entrados en cabotaje. No se incluye el pasaje correspondiente a bahía y tránsito.

Como puede observarse, la evolución señala un notable incremento del transporte por carretera, tanto en valores absolutos como relativos y en comparación con los otros modos de transporte. (Exceptuando el incremento del transporte aéreo que resulta el mayor por razones de su bajo punto de partida).

Se constata, un sensible descenso del papel de ferrocarril por razones que no son objeto de nuestro análisis pero que generan importante cuota de mercado al transporte por carretera.

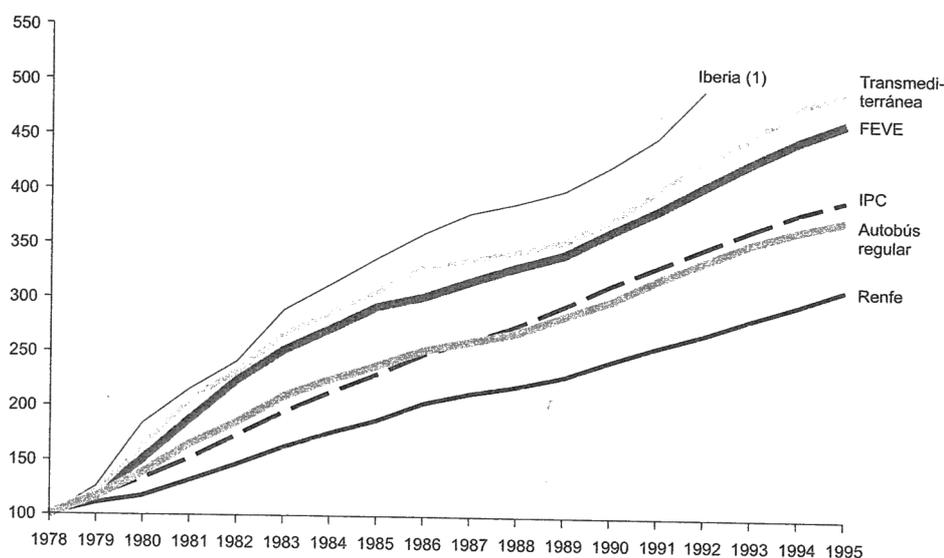
En 1959, el 24% del total de viajeros-kilómetro correspondía al vehículo privado, un 15% al autobús y un 60% al ferrocarril. Dos décadas después las proporciones cambian, siendo claro el salto espectacular del transporte privado y en segundo orden el del autobús. Se efectúa una renovación del parque móvil.

En 1985 se experimenta un descenso del transporte en autobús, pero desde entonces su ritmo de crecimiento ha sido sostenido manteniendo su cuota de mercado - la más alta- si se exceptúa el transporte privado- hasta 1996. En 1997, los valores absolutos del autobús se sitúan en 40.980 de viajeros/km.

En resumen: el incremento total de viajeros-km. entre 1950-1996 fue de un 19,76 y el de autobuses de un 17,34%.

En lo tocante a tarifas, los interesantes datos sobre la evolución de las mismas, ayudan a comprender la capacidad de competitividad del transporte regular de viajeros, respecto a otros modos y por ello su importancia en el sector del transporte.

**Evolución de las tarifas de viajeros en los distintos modos de transporte.
En números índice. Base 1978=100. 1978-1995**



En 1993 las tarifas del transporte aéreo quedaron liberalizadas.

Fuente: Elaboración Fundación Encuentro. CECS a partir de Ministerio de Fomento, Los transportes y las comunicaciones. Informe anual, varios años.

Si se analiza la evolución de las tarifas y de los precios desde 1978 hasta 1995 (gráfico 2), se observa que el transporte aéreo, el transporte marítimo y el transporte por ferrocarril de FEVE han incrementado sus precios por encima del IPC. Sin embargo, las tarifas del transporte por ferrocarril de Renfe y las de transporte regular en autobús se han situado por debajo del IPC, al igual que todos los transportes de mercancías. Las tarifas de Renfe entre 1978 y 1995 han subido menos que el IPC y que el resto de los modos de transporte, aunque su participación en el total ha disminuido. Este descenso es consecuencia del mayor acceso y uso del vehículo privado y de las mejoras introducidas en la calidad del transporte público por carretera de viajeros, así como por los cambios producidos en la red de carreteras españolas, las renovaciones del parque y la estructura de una oferta más amplia en el transporte de viajeros por carretera.

B) MERCANCÍAS

Durante el período comprendido entre 1.970 y 1.985 el transporte de mercancías evolucionó a la par que otros medios de transporte, es decir al alza, fenómeno íntimamente ligado al desarrollo económico e industrial que se operó por las mismas fechas en todo el territorio español. En particular el sub-sector de transporte de mercancías va ligado al ritmo de crecimiento que marcan el sector industrial y de servicios y el sector de obras públicas e infraestructuras.

Desde entonces, es decir, a partir de 1.985 son los factores que impulsan, si cabe más, el crecimiento del transporte de mercancías por carretera:

1. El estancamiento e, incluso, descenso de las políticas de expansión del transporte ferroviario en todas sus facetas.
2. Las inversiones en lo referente a nuevas infraestructuras viales, especialmente de aquellas de gran capacidad.

Respecto al primer punto; el relacionado con la contribución que indirectamente hacen los ferrocarriles a las carreteras, ya se ha señalado, en el apartado anterior, un descenso de este medio de transporte en lo tocante a viajeros a favor del uso del turismo y del autobús. El descenso afectó tanto a rutas y frecuencias como a precios, factor este último que influyó en la competitividad a favor de autobuses, taxis y microbuses. Las mercancías por ferrocarril también se vieron afectadas, ganando la posición de la entrega punto a punto.

En lo referente al segundo punto, las infraestructuras, baste sólo una tabla significativa que señala el aumento de longitud de carreteras de gran capacidad (aquellas especialmente útiles a los grandes vehículos).

LONGITUD DE CARRETERAS DE GRAN CAPACIDAD (kilómetros).

TIPO DE CARRETERA	1980	1985	1990	1995	1997	1998	98/97
Autopista de peaje	1.530	1.807	1.898	2.023	2.063	2.072	0,4%
Autovías y autopistas libres (1)	403	643	2.537	4.939	5.687	6.185	8,8% ^o
Carreteras de doble calzada	--	720	691	1.171	1.313	1.380	5,1%
TOTAL CARRETERAS ESPECIALES	1.933	3.170	5.126	8.133	9.063	9.637	6,3%

(1) Autovías libres, conforme a lo establecido en el Reglamento General de Carreteras.

Fuente: Dirección General de Carreteras. Ministerio de Fomento.

Los datos de la tabla, arrojan un incremento que ronda los 80 puntos sobre el origen de partida en el período comprendido entre 1.980 y 1.998, o lo que es lo mismo, decir que en el transcurso de 18 años se construyeron y pusieron en marcha el 80% de los viales de gran capacidad hoy existentes en el territorio español, favoreciendo con ello el crecimiento de empresas y circulación de vehículos de transporte de mercancías.

Las actuaciones previstas en el plan de carreteras 1.984-1.991 y las acometidas posteriormente recogidas en Plan Director de infraestructuras 1.993-2.007, permitieron que en 1.998 se llegase a los 9.637 kilómetros construidos, aunque también hay que señalar que, a esta política de expansión, no le ha seguido en los últimos años una política presupuestaria de mantenimiento y conservación (CESS).

EVOLUCIÓN DEL PARQUE DE VEHÍCULOS AUTORIZADOS PARA EL TRANSPORTE DE MERCANCÍAS: Nº DE VEHÍCULOS Y CAPACIDAD (unidad en miles)

AÑOS	Nº VEHÍCULOS (*)			CAPACIDAD DE LA CARGA		
	PUBLICO	PRIVADO (1)	TOTAL	PUBLICO	PRIVADO	TOTAL
1970	160	268	428	1.121	547	1.668
1980	242	521	763	1.983	1.103	2.986
1988 (2)	244	791	1.035	2.068	1.396	3.464
1990 (3)	228	546	794	2.412	1.374	3.786
1995	233	550	783	2.677	1.504	4.181
1997 (4)	235	503	738	2.840	1.480	4.320
1998	231	551	782	2.894	1.719	4.613

(*) La puesta en vigor de la Ley 16/1.997 de 30 de julio sobre ordenación de los transportes terrestres y su reglamento de 28-9-90 aprobado por Real Decreto 12-11-90, ha producido una rotura en la evolución del parque motivado por la modificación en la actualización de los servicios y actividades del transporte por carretera.

- (1) Los vehículos fúnebres están incluidos en el transporte público de mercancías (radio nacional) hasta 1988 y después en el transporte privado de mercancías.
- (2) A partir de 1988, no se incluyen remolques.
- (3) A partir de 1990, los vehículos de hasta dos toneladas de P.M.A. (peso máximo autorizado) no necesitan tarjeta de transporte.
- (4) A partir de 1997, no se incluyen los semirremolques.

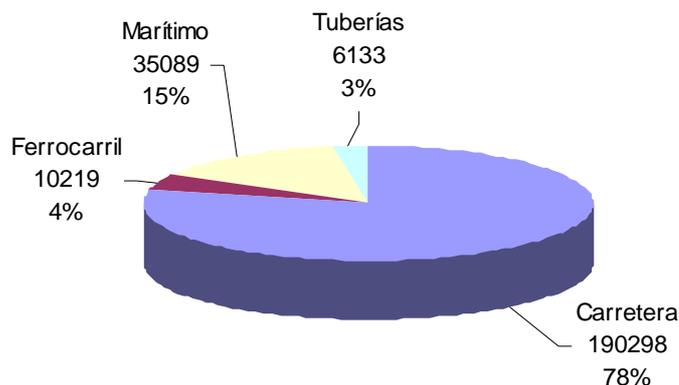
Tal como puede observarse, el crecimiento del transporte de mercancías por carretera aumentó de forma espectacular en el período señalado si se atiende a las toneladas transportadas (capacidad carga). La evolución de vehículos es más desigual, en razón de los cambios clasificatorios introducidos por la legislación, así como, los producidos por la renovación de parque móvil, en los que se pasa a sustituir muchos camiones pequeños por otros de gran capacidad y tamaño que permiten reducir el número de vehículos, pero no la capacidad global.

Necesidades Formativas en el Sector del Transporte Público por Carretera.

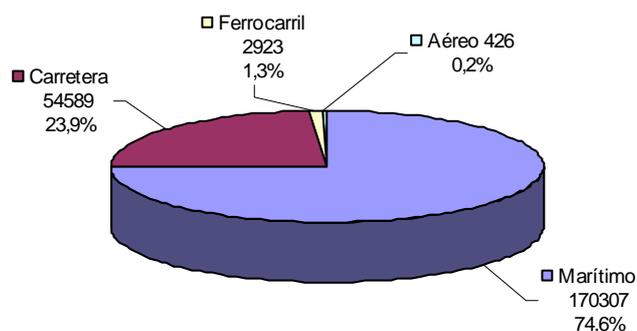
Este fenómeno como, ha sido apuntado, es el resultado del desarrollo tecnológico en la industria motriz y del crecimiento de infraestructuras de carreteras en longitud, anchura y nuevas rutas que acortan las distancias.

La situación actual del transporte de mercancías en España es bastante diferente del Europeo. La participación del ferrocarril es inferior a la media de los países de la Comunidad. En nuestro país el ferrocarril solo participa en el 4,2% del transporte interior de mercancías (medidas en T-Km.) si se consideran la totalidad de modos incluyendo el cabotaje marítimo

**Tráfico interior de mercancías
Millones de t-km. España 1996**



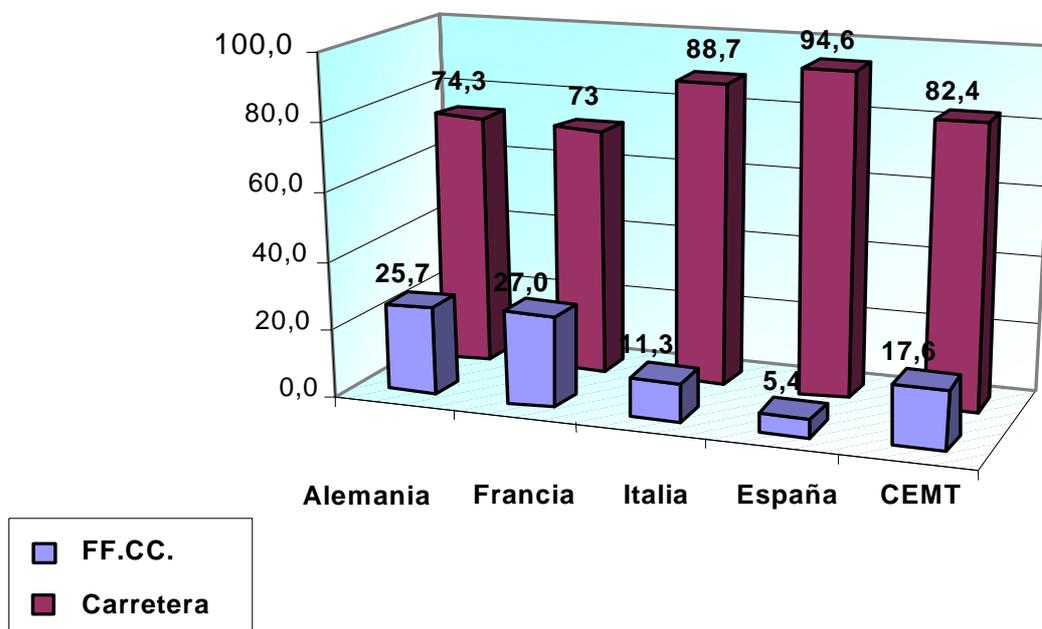
**Transporte internacional mercancías
Miles tm. Entradas+salidas en España 1996**



Necesidades Formativas en el Sector del Transporte Público por Carretera.

En el resto de Europa la distribución es diferente. Aunque también ponen de manifiesto la importancia de la carretera en el transporte de mercancías la situación no es tan polarizada, ya que hay una mayor participación del ferrocarril.

REPARTO MODAL MERCANCIAS 1995 (%)



4. LA ACTIVIDAD EMPRESARIAL Y PROFESIONAL DEL SECTOR

4.1. Las Empresas: Evolución

En las tablas que se exponen a continuación, elaboradas a partir de las series temporales pertenecientes a los anuarios estadísticos del Ministerio de Fomento, puede observarse la evolución del sector. En sus modalidades de transporte de viajeros en primer lugar y transporte de mercancías en segundo lugar. El periodo comprendido abarca del año 1970, hasta 1999⁽¹⁾

A) TRANSPORTE DE VIAJEROS

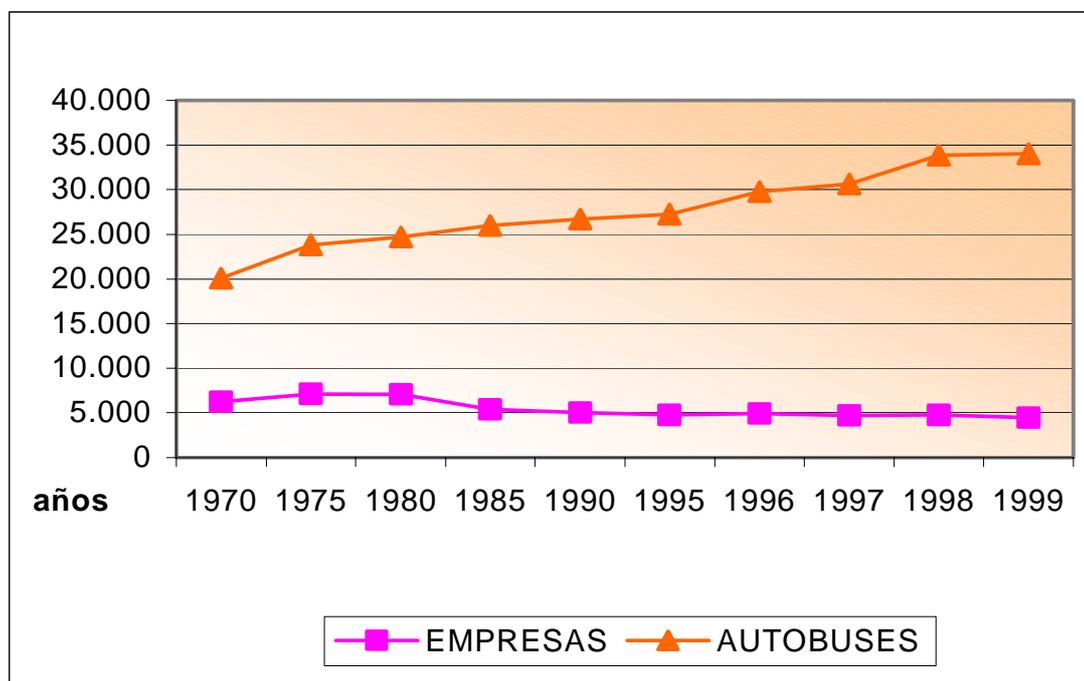
Evolución del número de empresas de servicio público, autobuses y plazas de transporte interurbano de viajeros (1970-1999)

AÑOS	EMPRESAS	AUTOBUSES	PLAZAS
1970	6.225	20.068	786.743
1975	7.098	23.812	1.019.595
1980	7.084	24.677	1.145.286
1985	5.360	25.948	1.262.353
1990	5.016	26.685	1.333.422
1995	4.761	27.223	1.320.610
1996	4.919	29.778	1.450.390
1997	4.707	30.621	1.486.405
1998	4.738	33.858	1.643.523
1999	4.446	33.994	1.650.409

Fuente: Dirección General de Ferrocarriles y Transporte por Carretera. Ministerio de Fomento. Anuario estadístico.

⁽¹⁾ Último anuario publicado en el momento de elaboración de este estudio.

Necesidades Formativas en el Sector del Transporte Público por Carretera.



En lo que respecta al transporte público de viajeros por carretera, hay que señalar que, tanto el número de autobuses como el de plazas, tiende a registrar un pequeño incremento en la década de los noventa. Las características principales en la oferta de este tipo de servicio son: una paulatina reducción del número de autobuses, de plazas y de empresas en los servicios regulares y, en paralelo, un incremento de los servicios discrecionales, que hace que el total de la evolución en el período pueda considerarse como ligeramente estabilizado. La explicación de este proceso se encuentra, por un lado, en la demanda de una mayor calidad y, por otro, en la existencia de mayores controles en los servicios regulares, que ha producido una acusada y creciente concentración en un número cada vez menor de empresas.

El transporte público de viajeros por carretera tiene una gran trascendencia en las áreas metropolitanas y en las regiones funcionales urbanas, siendo mucho menor en el resto del territorio. Un elevado porcentaje de población es cautivo de este modo de transporte, por lo que es necesario proporcionar un servicio adecuado. La opción de la gestión privada, a través del sistema concesional, y las necesidades de subvención - asociadas a la noción de servicio público- para el transporte regular en las áreas en

Necesidades Formativas en el Sector del Transporte Público por Carretera.

que necesariamente la explotación ha de ser deficitaria, dificultan un funcionamiento eficiente del sistema en términos sociales y globales.

Los cuadros que siguen a continuación cuantifican con precisión el volumen y las características básicas del sub-sector que se estudia.

Distribución por Autonomías de Empresas, autobuses y plazas de viajeros del servicio público

COMUNIDADES AUTONOMAS	EMPRESAS	AUTOBUSES	PLAZAS
ANDALUCIA	729	4.279	213.679
ARAGON	97	914	46.354
ASTURIAS, PRINCIPADO DE	111	1.042	48.887
ISLAS BALEARES	121	1.856	80.365
CANARIAS	310	2.468	139.442
CANTABRIA	59	485	23.603
CASTILLA-LA MANCHA	268	1.223	58.794
CASTILLA Y LEON	328	2.312	117.854
CATALUÑA	532	3.742	182.710
COMUNIDAD VALENCIANA	294	2.515	118.025
EXTREMADURA	161	789	35.681
GALICIA	376	3.494	164.776
MADRID, COMUNIDAD DE	587	5.055	235.092
MURCIA, REGION DE	119	1.127	50.297
NAVARRA, COMUNIDAD FORAL DE	54	580	28.407
PAIS VASCO	284	1.963	92.207
RIOJA, LA	12	126	6.359
CEUTA Y MELILLA	4	24	991
TOTAL	4.446	33.994	1.643.523

Fuente: Dirección General de Ferrocarriles y Transporte por Carretera. Ministerio de Fomento. Anuario Estadístico 1999.

Empresas autorizadas para el transporte de viajeros. Servicio interurbano regular y discrecional. Líneas y vehículos

Años	Número de Empresas	Líneas de transportes		Vehículos			Número de Expediciones (miles)
		Número	Kilómetros	Número	Plazas ofrecidas	Vehículo-km. (miles)	
1970	1.382	4.813	203.163	10.139	475.079	---	11.638
1975	1.206	4.844	207.082	11.470	552.266	---	14.559
1980	1.086	5.035	282.021	12.528	655.750	555.272	16.076
1985	1.051	4.937	348.477	13.066	711.735	692.694	18.745
1986	1.033	5.011	368.973	13.313	712.578	722.627	18.467
1987	1.011	4.824	383.234	13.377	703.641	808.442	19.958
1988	983	4.749	389.582	13.593	742.509	978.622	20.519
1989	937	5.743	394.699	13.613	753.046	1.188.947	20.886
1990	930	4.823	351.866	13.871	758.163	1.138.509	20.379
1991 (1)	3.442	---	---	23.480	---	3.302.888	27.643
1992	3.228	---	---	24.475	---	2.537.298	27.596
1993	3.593	---	---	24.528	---	3.201.282	28.639
1994	3.482	---	---	23.627	---	2.069.794	27.098
1995	3.464	---	---	25.476	---	2.258.484	29.205
1996	3.672	4.835	894.617	26.594	---	2.158.127	30.178
1997	3.675	4.688	939.010	31.200	---	1.879.769	31.390

Fuente: INE y elaboración propia

- (1) A partir de 1991, se hace un nuevo diseño de la estadística que realiza el INE y se recogen los datos de todas las empresas dedicadas al transporte de viajeros bien sea de servicio regular, discrecional o ambos.

Servicio interurbano de transporte regular y discrecional por Comunidades Autónomas (Año 1997)

COMUNIDADES AUTONOMAS	Empresas	Personal	Número	Vehículos Expedidos (miles)	Vehículos-Kilómetros (miles)	Viajeros Transportados (miles)	Vehículo-km. (miles)
ANDALUCIA CEUTA Y MELILLA	532	4.655	3.565	3.634	233.922	129.670	5.348.356
ARAGON	86	1.120	864	889	80.012	32.464	1.878.363
ASTURIAS, PRINCIPADO DE	116	1.264	995	1.434	96.612	46.627	2.002.911
ISLAS BALEARES	106	2.433	1.561	1.078	67.505	27.070	1.156.645
CANARIAS	126	3.580	1.995	3.348	132.452	99.552	2.011.927
CANTABRIA	38	471	362	585	66.443	19.249	578.884
CASTILLA-LA MANCHA	209	918	869	417	37.621	13.854	902.535
CASTILLA Y LEON	256	1.854	1.675	1.304	91.762	48.723	2.387.972
CATALUÑA	589	5.025	4.432	4.013	197.222	111.357	4.328.828
COMUNIDAD VALENCIANA	272	2.964	2.159	2.573	126.093	89.153	3.537.143
EXTREMADURA	139	575	530	274	25.151	9.091	528.365
GALICIA	356	3.211	2.834	2.914	114.810	101.259	2.353.944
MADRID, COMUNIDAD DE	480	7.051	6.650	7.328	384.748	266.162	9.618.298
MURCIA, REGION DE	80	895	635	599	34.109	22.137	929.272
NAVARRA, COMUNIDAD FORAL DE	40	575	469	324	31.388	20.309	682.393
PAIS VASCO	240	2.506	1.503	2.512	153.215	89.505	2.581.967
RIOJA, LA	10	92	102	72	6.704	2.512	152.707
TOTAL	3.675	39.189	31.200	33.298	1.879.769	1.128.694	40.980.510

Fuente: INE y elaboración propia.

Estas cifras, suponen en términos absolutos, un volumen significativo para plantear la necesidad de establecer un plan estructurado de formación en el sector que, en su ejecución, potencie y economice, generando mayores niveles de eficacia, eficiencia y calidad.

B) TRANSPORTE DE MERCANCÍAS

EVOLUCIÓN DEL Nº DE EMPRESAS / VEHÍCULOS / CARGA TRANSPORTE DE MERCANCÍA / PÚBLICO POR CARRETERA (1970 – 1998)

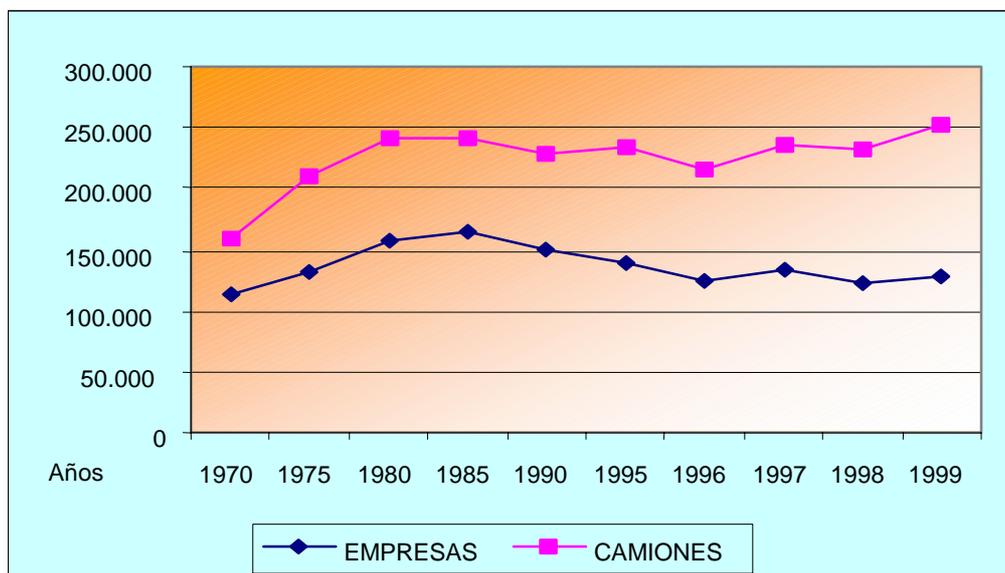
AÑOS	EMPRESAS (1)	CAMIONES (2)	CARGA (3)
1970	114.075	160.000	1.121.000
1975	131.795	209.000	1.633.000
1980	157.614	242.000	1.983.000
1985	164.916	242.000	2.105.000
1990	150.432	228.000	2.412.000
1995	139.852	233.000	2.677.000
1996	125.944	216.000	2.625.000
1997	134.432	235.000	2.840.000
1998	123.912	231.000	2.894.000
1999	128.019	253.000	3.189.000

(1) El número de empresas no es la suma de los parciales por haber registrado las mismas empresas diferentes modalidades de transporte.

(2) Cifras redondeadas por le Mº de Fomento.

(3) En toneladas. Cifras redondeadas por el Mº de Fomento.

Necesidades Formativas en el Sector del Transporte Público por Carretera.



La evolución de las Empresas de servicio público muestran un ascenso entre 1970 y 1985, situación que varía a la baja – en 9 puntos – a partir de 1987 con la puesta en vigor de la LOTT, ley que entra a regular el sector general y en particular el sub-sector de mercancías en lo tocante a la clasificación de camiones por tonelaje, como en lo referente a la actividad empresarial: normas de constitución, desenvolvimiento organizacional y comportamiento fiscal de las mismas. Todo ello hace parar el crecimiento descontrolado y en algunos casos conduce a la agrupación.

En lo que respecta a la evolución del número de vehículos de transporte público, éste no llega a duplicarse en el período 1970-1999.

Así pues, y a la luz de los datos, puede inferirse que el sector público se adecuó de manera inmediata a la legislación puesta en vigencia, estaba en mejor posición para enfrentarse a la normativa y continuar sus actividades empresariales con bajo coste de adaptación.

Necesidades Formativas en el Sector del Transporte Público por Carretera.

Respecto al tamaño de las empresas, como dato general se observa que, tras la regulación paulatina del sector del transporte, la media de camiones por empresa en el ámbito público es de 1,97.

Los cuadros que siguen a continuación cuantifican con precisión el volumen y las características básicas del sub-sector que se estudia:

DISTRIBUCIÓN TERRITORIAL POR AUTONOMÍAS: VEHÍCULOS AUTORIZADOS PARA EL TRANSPORTE DE MERCANCÍAS (1998)

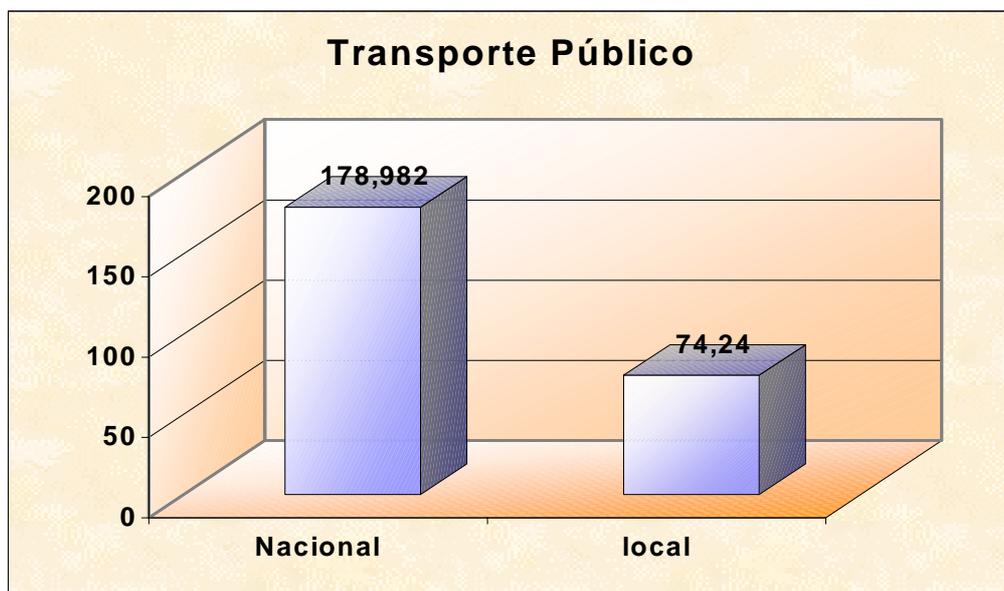
COMUNIDADES AUTÓNOMAS	VEHÍCULOS AUTORIZADOS			
	Total	Transporte público		Transporte Privado (2)
		Nacional	Local (1)	
ANDALUCÍA	117.750	25.150	10.782	81.818
ARAGÓN	29.434	6.994	1.985	20.455
ASTURIAS PRINCIPADO DE	16.653	4.477	2.220	9.956
ISLAS BALEARES	13.572	1.901	2.495	9.176
CANARIAS	40.994	2.064	5.009	33.871
CANTABRIA	12.619	3.034	1.094	8.491
CASTILLA-LA MANCHA	48.618	9.826	2.961	35.832
CASTILLA Y LEÓN	61.146	13.479	4.198	43.469
CATALUÑA	116.922	31.310	14.550	71.062
COMUNIDAD VALENCIANA	86.099	21.525	7.079	57.495
EXTREMADURA	15.259	3.586	1.460	10.213
GALICIA	52.327	8.222	7.391	36.714
MADRID, COMUNIDAD DE	71.021	22.237	5.256	43.528
MURCIA, REGIÓN DE	30.321	7.719	2.170	20.432
NAVARRA, COMUNIDAD FORAL	14.418	4.081	1.468	8.869
PAÍS VASCO	36.239	11.628	3.662	20.949
RIOJA, LA	8.621	1.554	358	6.709
CEUTA Y MELILLA	822	195	102	525
TOTAL	772.786	178.982	74.240	519.564

Fuente: Dirección General de Ferrocarriles y Transporte por Carretera. Ministerio de Fomento. Anuario Estadístico.

(1) Radio local, provincial y autonómico.

(2) No se incluyen coches fúnebres (2.891 vehículos).

Necesidades Formativas en el Sector del Transporte Público por Carretera.



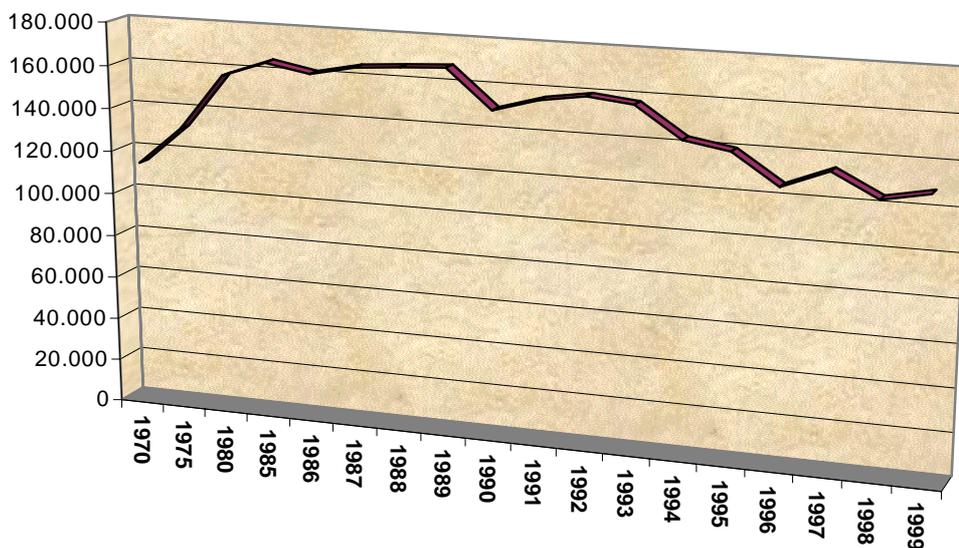
La evolución del sector en los últimos años ha sido significativa de los cambios sociales económicos y de regulación legislativa que se han sucedido. El número de empresas, sufrió un fuerte incremento en los años ochenta período al que siguió una etapa de ajuste y concentración.

DISTRIBUCIÓN TERRITORIAL POR AUTONOMÍAS: CAPACIDAD DE CARGA EN EL TRANSPORTE PÚBLICO Y PRIVADO

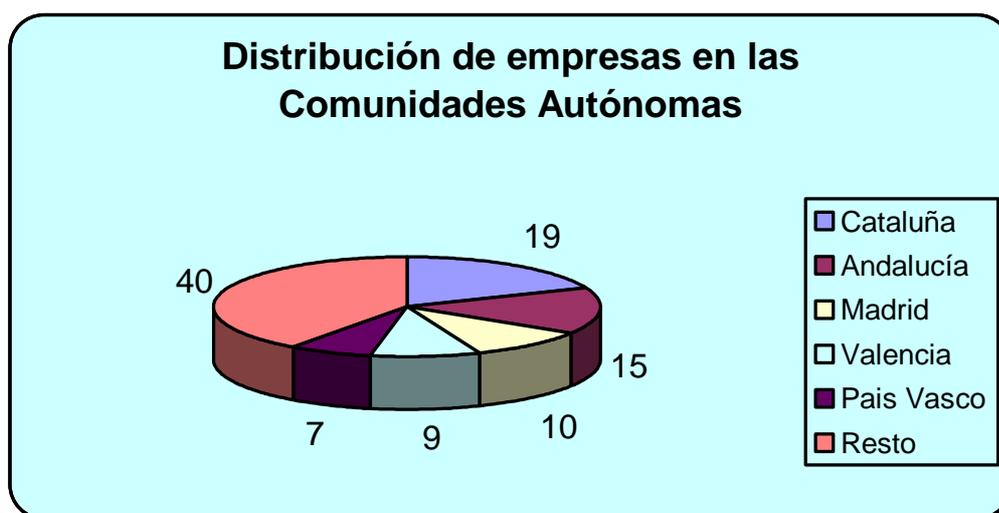
AÑOS	Transporte Público		
	Total	Radio Nacional	Radio Local
1970	114.075	25.349	88.726
1975	131.795	25.990	116.540
1980	157.614	29.439	139.456
1985	164.916	37.062	138.875
1986	161.027	38.876	133.822
1987	165.229	42.046	136.818
1988	166.769	43.426	141.971
1989	168.005	46.879	139.009
1990	150.432	5.068	118.539
1991	156.250	56.581	112.920
1992	159.503	64.457	113.945
1993	157.222	66.430	110.127
1994	143.279	62.920	96.409
1995	139.852	66.747	85.748
1996	125.944	65.378	71.156
1997	134.432	68.551	77.552
1998	123.912	74.556	60.405
1999	128.019	99.953	39.486

Fuente: Dirección General de Ferrocarriles y Transporte por Carretera. Ministerio de Fomento. Anuario Estadístico 1999.

Necesidades Formativas en el Sector del Transporte Público por Carretera.



Por lo que respecta a la distribución de las empresas en el territorio, las cifras del cuadro siguiente señalan la importancia de Cataluña, Andalucía y Madrid que acumulan el 44% de las empresas del país.



Transporte de mercancías por carretera

Número de empresas autorizadas para el transporte de mercancías por carretera por Comunidades Autónomas. Año 1999.

COMUNIDADES AUTÓNOMAS	1999		
	Transporte público		
	Total (1)	Nacional	Local (2)
ANDALUCÍA	19.501	14.985	6.256
ARAGÓN	4.198	3.614	964
ASTURIAS PRINCIPADO DE	3.987	2.969	1.285
ISLAS BALEARES	1.790	1.196	820
CANARIAS	3.579	1.647	2.232
CANTABRIA	2.200	1.646	706
CASTILLA-LA MANCHA	6.974	5.551	2.034
CASTILLA Y LEÓN	10.073	8.221	2.691
CATALUÑA	24.005	18.682	7.698
COMUNIDAD VALENCIANA	11.083	9.336	2.887
EXTREMADURA	3.004	2.271	995
GALICIA	8.077	4.511	4.496
MADRID, COMUNIDAD DE	12.249	10.552	2.474
MURCIA, REGIÓN DE	4.554	3.748	1.165
NAVARRA, COMUNIDAD FORAL	3.333	2.682	895
PAÍS VASCO	9.161	7.639	2.130
RIOJA, LA	912	823	175
CEUTA Y MELILLA	128	112	40
TOTAL	128.019	99.953	39.486

Fuente: D.G. de Ferrocarriles y Transportes por Carretera. Mº de Fomento.

- (1) El número total de empresas no es la suma parcial de los apartados correspondientes por haber registrado las mismas empresas diferentes modalidades de transporte en diferentes autonomías.
 (2) Radio local, provincial, comarcal y autonómico.

C) OPERADORES DE TRANSPORTE.

La evolución a lo largo de 1999 del mercado de operadores logísticos mantuvo la tendencia de elevado crecimiento que se había iniciado en los años anteriores.

La tasa de variación, cifrada entre el 15% y el 20% para el año 99 respecto del 98 supuso una aceleración del ritmo de crecimiento que se había mantenido ralentizado en los años anteriores.

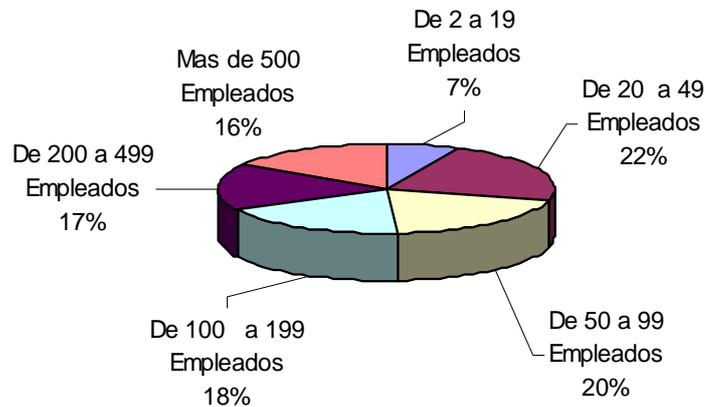
Este subsector es el que ha experimentado más cambios, las grandes empresas que lo integran se han incorporado a la utilización de las nuevas tecnologías de la información con cada vez mas uso de Internet como canal de negocio, así como, la prestación de servicios con un mayor valor añadido y la consolidación de estrategias dirigidas a una mayor adaptación a las necesidades de cada cliente.

Las nuevas necesidades logísticas promoverán que el subsector continúe su crecimiento. Se esta apuntando la influencia que va a tener la entrada este mercado de las empresas tradicionalmente dedicadas en exclusividad al transporte de mercancías.

Este sector, a diferencia de la empresa tradicional de transporte, tiene un importante porcentaje de empresas medias o grandes. Casi un tercio de las compañías dadas de alta en este epígrafe tienen una estructura con mas de 200 trabajadores. Un total de 36 operadores logísticos cuentan con más de 100 empleados.

Nº DE EMPLEADOS	% SOBRE EL TOTAL DE EMPRESAS
De 2 a 9 empleados	3
De 10 a 19 empleados	4
De 20 a 49 empleados	22
De 50 a 99 empleados	20
De 100 a 199 empleados	18
De 200 a 499 empleados	17
Mas de 500 empleados	16

% SOBRE EL TOTAL DE EMPRESAS



Los servicios que ofrecen estas empresas son diferentes en función de su especialidad y volumen. Pueden facilitar a sus clientes los siguientes servicios:

- Almacén propio
- Almacén subcontratado
- Almacén a temperatura controlada
- Transporte propio
- Transporte subcontratado
- Distribución nacional
- Aduanas
- Deposito franco
- Gestión y control de Stok
- Piking
- Packing

El operador logístico presta servicios muy diversos que suponen una especialización. Los canales que más demanda generan son la alimentación, automoción y los suministros industriales. El hecho de especializarse en algún canal supone contar con una u otra estructura. Esto hace que las empresas se especialicen en determinadas

Necesidades Formativas en el Sector del Transporte Público por Carretera.

actividades o servicios, y por lo tanto, que parte de los trabajadores que integran este sector desarrollen actividades específicas y limitadas a un pequeño número de estas empresas.

Los diez primeros operadores logísticos con actividad en España, registraron en 1999 el 88% de la cifra de negocio alcanzada por las cien primeras compañías que integraban el subsector. En estas diez primeras empresas es donde se concentran las compañías con capital extranjero.

Esta situación señala una gran concentración, y un tejido empresarial español débil, frente a las empresas extranjeras que copan los primeros puestos.

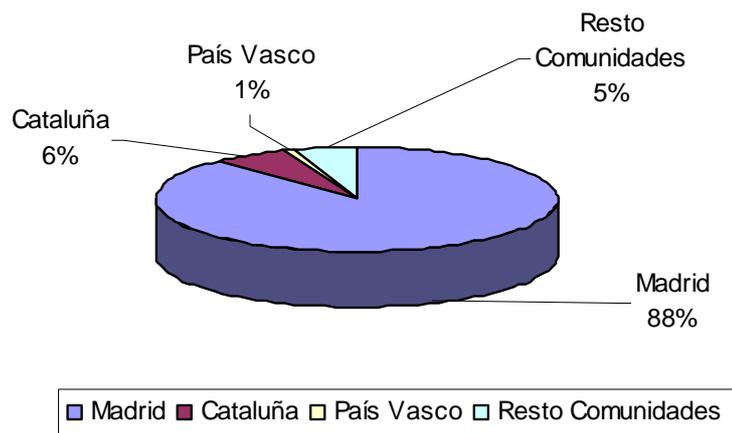
Otro aspecto a destacar es su distribución en el territorio. Se produce una fuerte concentración geográfica en las zonas con mayor actividad industrial y de servicios, de forma que en el entorno del 60% de operadores están situados en las Comunidades Autónomas de Madrid y Cataluña.

Madrid es la Comunidad que cuenta con la mayor concentración de empresas, es la gran plataforma logística por el volumen de la cifra de negocio de sus empresas, por su número y por sus infraestructuras de transporte.

COMUNIDADES AUTÓNOMAS	DISTRIBUCIÓN POR FACTURACIÓN (%)
Madrid	88
Cataluña	6
País Vasco	1
Resto comunidades	5

Fuente: Transporte XXI. Edición Especial operadores logísticos.
Junio 2000.

DISTRIBUCIÓN POR FACTURACIÓN (%)



4.2. La atomización Empresarial: Una característica crítica con gran influencia en la Formación

Los estudiosos del transporte señalan reiteradamente el fenómeno de atomización característico del sector del transporte, pero agudizado en parte por la introducción de la LOTT en 1987 al abrir la puerta a la constitución y regularización de empresas mediante la figura de persona jurídica.

Esta medida, en principio encaminada a regularizar el sector, produjo un resultado perverso para la ordenación, homogenización y formación básica de empresas y trabajadores por la dificultad de aunar criterios, supervisar el cumplimiento de regulaciones, y exigir mínimos de calidad. Para paliar los efectos negativos, tal como se señaló en el apartado 3.3 de ordenamiento jurídico, desde ese mismo momento de la promulgación de la ley se vienen articulando una serie de medidas y planes de ayudas y reestructuración.

Se ha regulado con mayor dureza el acceso a la profesión y a la actividad empresarial propiciando la concentración de autónomos en empresas pequeñas y medianas, manteniendo los contingentes a fin de frenar las autorizaciones y se ha dado impulso a la formación, aunque resulta difícil que llegue a todos, puesto que para los autónomos y para las empresas muy pequeñas, menos de 5 trabajadores, la formación sólo se puede llevar a cabo con el sacrificio de la actividad empresarial y de los ingresos.

Así las cosas, es fácil deducir que toda medida que se articule en esta dirección no podrá dar frutos de inmediato, conviene pues, conocer y cuantificar el fenómeno de la atomización ya que ha de contarse con esta realidad. Mientras subsista la actual estructura sectorial, en cualquier diseño de planes de formación, el dato singular de la proporción de autónomos o pequeñas empresas en el sector es de especial relevancia.

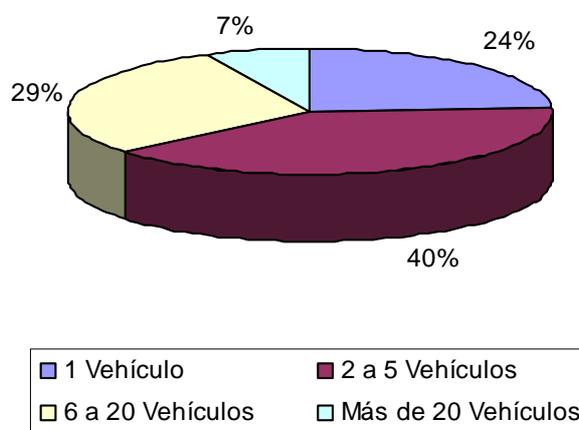
A continuación se aborda la estructura empresarial de los subsectores objetivo del estudio.

a) Viajeros

El número de empresas de transporte público de viajeros con más de nueve plazas ascendió en 1999 a 4.446. según fuentes del Ministerio de Fomento. Su distribución por número de vehículos es la que refleja el cuadro y gráfico siguiente:

Distribución de Empresas de servicio público según el número de vehículos. Año 1999

Nº Vehículos	Empresas	%
1 Vehículo	1.062	24
2 a 5 Vehículos	1.796	40
6 a 20 Vehículos	1.277	29
Más de 20 Vehículos	311	7
Total	4.446	100



Según datos del anuario del Transporte, solo 25 empresas de viajeros tiene más de 100 vehículos, y en el intervalo de 51 a 100, intervalo que puede considerarse dentro de una tipología de gran empresa, el número de empresas es de 55 en el territorio nacional. Es decir, solo hay 80 grandes empresas de transporte de viajeros en nuestro país.

b) Mercancías.

La situación de este subsector es más grave aún en este aspecto de la atomización que se analiza.

Distribución de empresas de servicio público según el número de vehículos. Año 1999

Nº Vehículos	Empresas	%
1 Vehículo	104.627	77,5
2 a 5 Vehículos	26.676	19,8
6 a 20 Vehículos	3.251	2,4
Más de 20 Vehículos	407	0,3
Total	134.961	100

La situación descrita para el conjunto nacional se agrava en algunas comunidades autónomas.

Los datos que se recogen en el cuadro siguiente y que reflejan la enorme atomización del subsector de mercancías están elaborados a partir de la calificación jurídica que realiza el Ministerio de Fomento de las empresas y vehículos (persona física, persona jurídica y otras). La calificación de persona física implica un trabajador autónomo, en sentido figurado se le podría denominar la “mínima empresa”. Pues bien, la distribución del subsector en las distintas comunidades en las dos grandes categorías descritas: Autónomos y empresas es la que se refleja en el cuadro siguiente:

Necesidades Formativas en el Sector del Transporte Público por Carretera.

COMUNIDADES AUTÓNOMAS	Autónomos %	Empresas %	Total del subsector %
ANDALUCÍA	77	23	100
C. DE ARAGÓN	70	30	100
C. DE ASTURIAS	82	18	100
C. DE MADRID	77	23	100
C. FORAL DE NAVARRA	81	19	100
C. VALENCIANA	71	29	100
CANARIAS	81	19	100
CANTABRIA	82	18	100
CASTILLA Y LEÓN	77	23	100
CASTILLA- LA MANCHA	73	27	100
CATALUÑA	80	20	100
EXTREMADURA	78	22	100
GALICIA	73	27	100
ISLAS BALEARES	62	38	100
LA RIOJA	72	28	100
PAIS VASCO	84	16	100
MURCIA	71	29	100
CEUTA Y MELILLA	65	35	100

Fuente: Ministerio de Fomento. Elaboración propia.

En Comunidades como el País Vasco, Asturias , Navarra, Cantabria y Canarias los autónomos suponen más del 80% del total de este tipo de transporte y solo la Comunidad Autónoma de Baleares tiene una distribución con menos del 70% de este tipo de profesionales sobre el conjunto.

En Europa también el transporte de mercancías está, empresarialmente atomizado. Así en el conjunto de la Unión Europea el 64% de las empresas son autopatronos, destacando el caso de Italia, país en el que un 82% de la empresas tiene un solo vehículo. En los Países Bajos, que cuenta con el mayor porcentaje de grandes empresas, tan solo en 19% tiene más de 10 vehículos y el 65% son de cinco o menos vehículos.

El observatorio del Ministerio de Fomento señala, sin embargo que el número de autorizaciones M.DP-N por empresa pasó de 1,93 a 2,14 entre septiembre de 1999 y

Necesidades Formativas en el Sector del Transporte Público por Carretera.

abril de 2000; así como que el número de empresas con un solo vehículo descendió del 74,4% al 70% en el mismo periodo.

4.3. Perfil de las empresas de transporte y de los principales puestos de trabajo

Tanto las empresas de transporte de mercancías como las empresas de transporte de viajeros son, por encima de todo, empresas de prestación de servicios a las que el usuario (cliente) exige calidad, prontitud, y buen trato. El objetivo de llegar a destino en buenas condiciones es común a ambos grupos.

A diferencia de las empresas de producción, los procesos que rigen a las de servicios, descansan en gran medida en el factor humano, la competencia técnica, la garantía de calidad y la seguridad.

Todas esas acciones, prestadas por trabajadores y comunes en las empresas de mercancías y en las de transporte de viajeros, tienen su efecto en un lapso de tiempo muy corto, el que media entre el origen y destino de la mercancía, incluso, en el propio acto de prestación en viajeros; por ello, las consecuencias y la repercusión en el entorno pueden llegar a ser inmediatos e irreversibles. Por el contrario las empresas de producción pueden desechar un mal producto de la cadena en cualquiera de los momentos en que se aplique el control de calidad.

Particularmente en el sub-sector de viajeros, una imagen de empresa positiva o negativa, el confort o la incomodidad, la siniestralidad o el llegar al destino previsto, ocurren en el tiempo mismo en que se atiende al cliente y no se pueden cambiar en el acto.

Esquemáticamente se pueden diferenciar ambos procesos en el siguiente cuadro:

COMPARACION DE PROCESOS

ELEMENTOS	EMPRESA DE PRODUCCION	EMPRESA DE SERVICIOS
Objetivo Final	Producto	Servicio
Proceso	Producción	Servucción
Temporalidad	Permanente al proceso	En el Acto
Control de Calidad	Durante el proceso y/o al final	Antes de comenzar
Posibilidad de cambiar el producto	Se puede cambiar y/o desechar el producto	No admite cambio

Las coordenadas anteriores denotan con claridad el peso específico que tienen en las empresas de transporte de viajeros los puestos de trabajo básicos: Conductores, taquilleros, revisores, y en las de mercancías: conductores, cargadores, almacenistas.

Este grupo de trabajadores desde la perspectiva teórica del estudio de las organizaciones (Mintzberg) es denominado el Núcleo de Operaciones que, junto al ápice estratégico y a la línea media, forman los tres núcleos estructurales de las organizaciones. El Núcleo de Operaciones es considerado como la parte fundamental de la organización porque de su preparación correcta va a depender que se les pueda delegar un control considerable sobre su propio trabajo, lo que de hecho ocurre en el mundo del transporte cuando conductores por ejemplo, están solos en ruta prestando el servicio.

Como norma general, y a la vista del tamaño de las empresas de transporte de viajeros, se deduce que sus configuraciones estructurales son fundamentalmente de carácter simple (un 41,29% de 1 vehículo + un 35,18% de 2 a 5 vehículos). En total, un 76,47% de las empresas del sector responden a las dimensiones estructurales mínimas:

En mercancías la situación es aún más crítica por la mayor atomización del sector y por la antigüedad del parque móvil (77% de 1 vehículos + 21% de 2 a 5 vehículos). Las

Necesidades Formativas en el Sector del Transporte Público por Carretera.

empresas de dimensiones mínimas son el, 97%, y por lo tanto su configuración estructural se corresponde con el esquema siguiente:

<input type="checkbox"/> <i>Parte fundamental de la Organización</i>	→ <i>El dueño o director</i>
<input type="checkbox"/> <i>Mecanismo de coordinación</i>	→ <i>Supervisión directa</i>
<input type="checkbox"/> <i>Especialización en los puestos</i>	→ <i>Escasa</i>
<input type="checkbox"/> <i>Formalización del comportamiento</i>	→ <i>Poca formalización orgánica</i>
<input type="checkbox"/> <i>Sistemas de Planificación y control</i>	→ <i>Escasos</i>
<input type="checkbox"/> <i>Decisiones</i>	→ <i>Centralizadas</i>
<input type="checkbox"/> <i>Funcionamiento del Ápice estratégico</i>	→ <i>Todo el trabajo Administrativo</i>
<input type="checkbox"/> <i>Núcleo de operaciones</i>	→ <i>Trabajo con poca libertad de acción</i>
<input type="checkbox"/> <i>Línea media</i>	→ <i>Insignificante</i>
<input type="checkbox"/> <i>Tecno-estructura</i>	→ <i>Ninguna</i>
<input type="checkbox"/> <i>Staff de Apoyo</i>	→ <i>Reducido</i>
<input type="checkbox"/> <i>Flujo de autoridad</i>	→ <i>Importante descendente</i>
<input type="checkbox"/> <i>Flujo de comunicación informal</i>	→ <i>Importante</i>
<input type="checkbox"/> <i>Flujo de sistemas regulados</i>	→ <i>Insignificantes</i>
<input type="checkbox"/> <i>Poder</i>	→ <i>Control del director general, frecuente gestión del propietario</i>

A la vista de los parámetros señalados, la situación del 24,1% y del 3% restante de las empresas de transporte de viajeros y mercancías por carretera es bien distinta en sus dimensiones económicas, de plantilla y de activos financieros y mobiliarios. Estas empresas aunque no dominen en porcentaje sí lo hacen de facto y la política de reagrupación tiende a que se vaya hacia formaciones estructurales de mayor envergadura y complejidad para enfrentarse al reto de la competencia europea, el esquema de funcionamiento de estas empresas sería el siguiente:

<input type="checkbox"/> <i>Parte fundamental de la ORGANIZACIÓN</i>	→ <i>El núcleo de operaciones</i>
<input type="checkbox"/> <i>Mecanismo de coordinación</i>	→ <i>Normalización de habilidades</i>
<input type="checkbox"/> <i>Especialización en los puestos</i>	→ <i>Mucha especialización horizontal</i>
<input type="checkbox"/> <i>Formalización del comportamiento</i>	→ <i>Formalización orgánica</i>
<input type="checkbox"/> <i>Sistemas de Planificación y Control</i>	→ <i>Algún control del rendimiento</i>
<input type="checkbox"/> <i>Decisiones</i>	→ <i>Descentralización vertical limitada</i>
<input type="checkbox"/> <i>Funcionamiento del Ápice estratégico</i>	→ <i>Enlace externo, solución conflictos, cartera</i>
<input type="checkbox"/> <i>Núcleo de operaciones</i>	→ <i>Trabajo cualificado y normalizado</i>
<input type="checkbox"/> <i>Línea media</i>	→ <i>Controlada por profesionales con coordinación mutua</i>
<input type="checkbox"/> <i>Tecno-estructura</i>	→ <i>Elaborada en la sede central para control del rendimiento</i>
<input type="checkbox"/> <i>Staff de Apoyo</i>	→ <i>Puede ser contratado fuera de la sede</i>
<input type="checkbox"/> <i>Flujo de autoridad</i>	→ <i>Importante en toda la estructura</i>
<input type="checkbox"/> <i>Flujo de comunicación informal</i>	→ <i>Importante en la administración</i>
<input type="checkbox"/> <i>Flujo de sistemas regulados</i>	→ <i>Importante en toda la estructura</i>
<input type="checkbox"/> <i>Poder</i>	→ <i>Control de los operarios influencia recíproca, control de líneas medias</i>

4.4. Los puestos de trabajo

Siguiendo el enfoque estructural propuesto por Mintzberg pueden agruparse los perfiles profesionales de las organizaciones del transporte por carretera en tres grandes grupos que se alinean con otras tres partes de la organización descritas por el mismo autor:

1. **Ápice estratégico.** Está formado por aquellos que se ocupan de que la organización cumpla efectivamente su misión y de que satisfaga los intereses de las personas que controlan o tienen algún poder sobre la entidad. Pueden ayudarse con especialistas de tecnoestructura o staff de apoyo concreto.

Ejemplo: directivos y gestores.

2. **Línea media.** Cadena de directivos o especialistas técnicos que sirven de enlace al ápice estratégico con el núcleo de operaciones y que están provistos de autoridad formal.

Ejemplo: **mandos medios-jefes de unidades.**

3. **Núcleo de operaciones.** Abarca a aquellos miembros (los operarios) que realizan el trabajo básico directamente relacionado con la producción y servicios.

Ejemplo: **personal de atención o prestación directa al cliente.**

A continuación se describen diversas áreas y tareas con relevancia en el sector. A partir de ellas se ha elaborado la siguiente clasificación de perfiles por función y tipo de profesional.

ÁREA	FUNCIÓN	PROFESIONAL
DIRECCIÓN Y GESTIÓN	Admón. Financiera-Fiscal Gestión Comercial (compras) Planificación Estratégica RR.HH. y Formación RR. Laborales (Personal) Informática: análisis y Progr. Marketing y Publicidad Asuntos Generales	Economista-Administrador Economista Economistas Ingenieros Sociólogo-Psicólogo Abogado Informático Publicista Administrador
TÉCNICA	Logística de tráfico Jefes Taller/Almacén Jefes Mantenimiento Vigilancia y seguridad Sistemas de Comunicaciones Mecánica-Chapistas. Electric	Ingeniero Técnico Ingeniero Técnico Especialistas de F.P. Vigilantes-Supervisores Informáticos Especialistas de F.P.
ATENCIÓN AL CLIENTE	Gestión Comercial (ventas-Sºal cliente) Conducción de vehículos Información y Ventanillas Gestión del tráfico/Almacén	Vendedores-Representantes Conductores Bachilleres F.P./Administrativo

Los perfiles de estas empresas hacen que los puestos base, aparentemente los de mayor rutina en el ejercicio de las funciones, se conviertan en **la ventana al exterior de la empresa** (son su imagen), con independencia de que el buen funcionamiento se apoye en mayor medida en la dirección, o en la seguridad técnica.

Vendedores de taquilla, facturadores, despachadores de las líneas, revisores/supervisores y conductores son la cara amable o amarga pero real de la

empresa de transportes de viajeros porque son, al final, los profesionales con quienes los clientes llegan a tener más trato y a compartir más tiempo.

Conductores, agentes de facturación y manipulación de mercancías, empacadores lo son por su parte en las empresas de mercancías, todos ellos son piezas vitales en el estado final y entrega del producto.

PERFIL DE LOS PUESTOS DE TRABAJO: el caso de los autónomos

Tres son las principales tareas realizadas por lo autónomos, tareas relacionadas con el control y supervisión de la carga durante el trayecto y durante su carga y descarga o la atención al cliente en su caso, y la limpieza y mantenimiento del vehículo.

La conducción del vehículo es una tarea que los autónomos, según un estudio de CC.OO 1999, manifiestan no dejar en manos de otra persona de su entorno, debido al extremado grado de responsabilidad que implica. Incluso en el caso de una baja laboral, los autónomos prefieren optar por inmovilizar el vehículo que cederle el uso de éste a otra persona.

Entre las tareas realizadas en menor medida por estos profesionales se encuentran:

- La gestión administrativa y empresarial del profesional por cuenta propia es una tarea que asume en una menor proporción por carecer de los conocimientos suficientes para realizarlas. En determinados casos, es un miembro de la familia quien se hace cargo de estas tareas y, en otros, el autónomo contrata los servicios de una gestoría que le lleva toda la contabilidad.
- En un menor porcentaje realizan tareas de mecánica sencillas que en su mayoría estarían incluidas en el mantenimiento preventivo básico del vehículo. Determinadas necesidades mecánicas alcanzan nivel de complejidad, de

Necesidades Formativas en el Sector del Transporte Público por Carretera.

requerimientos técnicos y de maquinaria que no pueden asumirlas y subcontratan a talleres mecánicos especializados.

- Las tareas menos realizadas por los autónomos, son las que hacen referencia a la aplicación de herramientas informáticas y a la utilización de idiomas. Esta última sólo sería aplicable a los transportistas internacionales y éstos afirman no saber idiomas o tienen nociones muy básicas.

Finalmente el grupo de tareas específicas que realizan los autónomos de mercancías son:

- La cumplimentación de la hoja de registro y el funcionamiento del tacógrafo tareas obligatorias sólo en el caso de los transportistas de carga pesada.
- La gestión comercial que es realizada por ellos mismos o delegada en otras personas de su entorno familiar o contratada.

5. LA FORMACIÓN EN EL SECTOR DEL TRANSPORTE

La globalización de los mercados y la internacionalización del capital están exigiendo la adaptación de las empresas a la dinámica innovadora, a la par que, están poniendo a prueba su capacidad de promover nuevas tecnologías que permitan una más eficiente producción a costes más bajos. En el sistema productivo, los puestos de trabajo se encuentran en continua transformación, dado el impacto que está teniendo el avance tecnológico. Según algunos estudios realizados en la Unión Europea, un 75%-85% de los puestos de trabajo variarán sustancialmente en sus contenidos en un plazo de 15 años.

Las empresas y las instituciones habrán de abordar nuevas estrategias a fin de ser más competitivas. La estrategia será doble. Por un lado, el abaratamiento de los costes, por otro, la mejora de la calidad y el diseño de los servicios por medio de la implantación de nuevas tecnologías. Sin embargo, estas dos condiciones son necesarias pero no suficientes. El factor humano se hace imprescindible en el progreso y crecimiento de las empresas. De la buena gestión de los recursos humanos dependerá el uso adecuado de los recursos económicos y financieros. El capital humano se convierte así en el activo con más oportunidades, pero donde cada vez es más difícil ser competitivo.

A raíz de los profundos cambios operados en el sector que obligan a una acreditación homologada, así como a la asignación de presupuestos con cantidades económicas antes nunca vistas para el objetivo de formación, se produjo un uso indistinto de los términos **capacitación profesional y formación continuada** aunque ni en la forma ni el fondo sean lo mismo.

Los últimos 10 años han sido años de transición hacia una nivelación básica del sector del transporte por carretera y hacia una homologación de la formación para la ocupación y el desempeño de aquellos puestos de trabajo cuyo perfil era indispensable

en la organización, de ahí también se colige una relación de complementariedad entre ambos conceptos.

Ahondando en el tema, puede afirmarse que en la realidad se ha inclinado la balanza de asignación de recursos hacia el tema específico de CAPACITACIÓN PROFESIONAL que, por su mismo cometido, debiera ser un requisito previo superado antes de llegar las personas a ejercer en el sector, tal como es preceptivo para el ejercicio de otras profesiones.

Los esfuerzos de formación en el sector del transporte se vienen realizando en dos grandes frentes:

- ❑ Capacitación para acceder al mercado, en la que se enmarcan los cursos de formación básica para la obtención del título de transportista (cuya última regulación fue la Orden Ministerial de 28 de Mayo de 1999).
- ❑ Formación continua para integrarse en la empresa al ingreso, actualizar conocimientos, reciclarse en nuevos avances tecnológicos u oficios, e incluso promocionarse como especialista y mejorar en el nivel de la estructura.

5.1. Capacitación profesional

la capacitación profesional en el sector del transporte por carretera tiene su origen en la LOTT y las reglamentaciones que la desarrollan. Esta normativa trató de adaptarse a las exigencias de la directiva 438/89/CE. Para ello la Administración dictó las disposiciones respectivas obligando a los transportista (tanto autónomos como empresarios) a poseer un certificado de capacitación profesional para iniciar la actividad, así como fueron también reguladas las pruebas y los contenidos que debían superarse para conseguirlo.

Posteriormente y como miembro de pleno derecho en la Comunidad Europea, el Estado español tuvo que someterse a la directiva 96/26/CE del Consejo de 29 de abril

de 1996, relativa al “acceso a la profesión de transportista de mercancías y transportista de viajeros por carretera, así como, al reconocimiento recíproco de los diplomas/certificados y otros títulos destinados a favorecer el ejercicio de la libertad de establecimiento de estos transportistas en el sector de los transportes nacionales e internacionales”.

Por la anterior directiva se regula, pues, la acreditación y formación de acceso a la profesión, se definen los grandes perfiles de los tipos de transportista: mercancía y viajeros y se reglamentan las condiciones para las personas individuales que quieran ejercer la profesión, así como las condiciones para las empresas que deseen operar en el sector y cuyas condiciones básicas son:

1. Ser Honorables
2. Poseer capacidad financiera apropiada
3. Satisfacer el requisito de competencia profesional.

El tercer punto, relativo a la competencia, consiste en demostrar la posesión de conocimientos comprobados mediante examen escrito que según la directiva: podrá revestir la forma de preguntas con variadas respuestas. Se marcan los plazos para cumplir con la acreditación y se definen las siguientes áreas de conocimiento.

1. Gestión Comercial y financiera de la empresa.
2. Regulación de servicios de viajeros por carretera.
3. Normas y explotación técnica.
4. Seguridad en carretera.
5. Mercancías peligrosas.

Estas áreas coinciden con los elementos básicos de la organización expuestos en el capítulo precedente: 1. Ápice estratégico, 2. Línea media, y Tecno-estructura y 3. Núcleo de operaciones.

Además, para aquellos que quieran prestar sus servicios fuera de las fronteras del Estado Español, se suman las disposiciones aplicables al transporte entre los estados miembros, la comunidad y terceros países, las prácticas aduaneras y otras formalidades, y las regulaciones específicas de circulación que tengan los estados miembros para ellos mismos.

La norma anterior se ve modificada por la Directiva 98/76/CE del Consejo de 1 de Octubre de 1998 actualmente en vigencia. Supone en su espíritu un salto cualitativo e introduce algunos temas de candente actualidad como es el de la **calidad de los servicios**, la **evaluación regular** de las empresas y la **seguridad vial**.

En la exposición de motivos la directiva señala la presencia de distorsiones de la competencia en lo relativo a títulos, por ello estiman que es necesario hacer más estrictos los requisitos en materia de honorabilidad, protección del medio ambiente y responsabilidad profesional. Considera, así mismo, necesario evaluar regularmente si los transportistas autorizados siguen cumpliendo los requisitos de honorabilidad, capacidad financiera y competencia profesional.

A los estados miembros les exige velar, a través de las autoridades competentes, del cumplimiento de las normas señaladas de honorabilidad, etc., mediante comprobaciones regulares de, al menos, cada 5 años.

En esta directiva se vuelve a reiterar la exigencia de un examen escrito de acceso que se puede hacer complementario con uno oral. A los que acceden por acreditación de experiencia, debe ser por un tiempo superior a 5 años a nivel de dirección de empresa (no de otro tipo de función), deben, además, superar un examen de control cuya modalidad fijan los estados miembros.

En relación con los temas concretos relativos a conocimientos y habilidades, se remite a los temas de derecho civil, comercial y social. Se incide en el conocimiento de los tipos de contrato más usuales utilizados en el medio, en la capacidad para negociar

contratos legalmente válidos, ser capaces de analizar y sustentar reclamaciones, conocer los diferentes tipos de sociedades comerciales, conocer el papel y funcionamiento de las diferentes instituciones sociales que intervienen en el sector tales como sindicatos, comités de empresa, inspectores de trabajo, etc., y geografía de los estados por los que se circule.

Atendiendo a esta directiva el Boletín Oficial del Estado, publicó la Orden de 28 de mayo de 1999 por la que se desarrolla el Capítulo I del Título II del Reglamento de la Ley de Ordenación de los Transportes Terrestres, en materia de expedición de certificados de capacitación profesional. La entrada en vigor de esta orden fue señalada para el 1 de septiembre de 1999.

El objetivo de esta disposición es fundamentalmente el de adecuar la normativa nacional a lo establecido por la última Directiva Comunitaria en esta materia, tanto en la que se refiere al programa de materias, como al modelo de certificado. Igualmente, y a la vista de la experiencia acumulada, se rectifica, en cierta medida, aspectos referidos a la mecánica y clasificación de los exámenes.

Ya desde 1991 y frente a las exigencias de la Unión Europea respecto al tipo de capacitación exigida, se elevaron voces que suscitaban la necesidad de crear centros de Formación Especiales que regulen la figura profesional, tanto del transportista empresario, como la del profesional por especialidad. Solicitaban la gratuidad de la enseñanza, y que los planes de estudio fueran incluidos dentro del sistema educativo del estado (Rev, Transporte 3: 1991).

5.2. La formación continua

La Formación Continua en el sector del transporte aparece en este contexto como un instrumento básico para dar respuesta a los retos que se plantean a las empresas y a trabajadores.

En el **Nuevo Programa Nacional de Formación Profesional 1998-2000** se define la Formación Profesional Continua como el “conjunto de acciones formativas que se llevan a cabo por las empresas, los trabajadores o sus respectivas organizaciones, dirigidas, tanto a la mejora de las competencias y cualificaciones, como a la recalificación de los trabajos ocupados, que permitan compatibilizar la mayor competitividad de las empresas con la promoción social, profesional y personal de los trabajadores”. (1)

La finalidad de la Formación Profesional Continua es procurar que los trabajadores puedan adaptarse permanentemente a las nuevas necesidades de cualificación que se derivan de la interacción entre la competitividad, la innovación tecnológica y los cambios que se producen en las prácticas del trabajo. La Formación Continua es un valor estratégico en la empresa y en la sociedad, que permite mejorar la competitividad y posibilita la promoción social y profesional de los trabajadores. También es transcendental para el trabajador, ya que una actitud positiva hacia la formación hace que sea más adaptable y moldeable a las nuevas necesidades del mercado y potencialmente más competitivo. Por último, genera unos vínculos más estables en la relación empresa-trabajador, porque éste se identificará más con los objetivos y fines de aquella y se comprometerá más creativa y participativamente en el trabajo diario.

También la Formación Continua se ha de adaptar a las necesidades de las empresas. Estas necesidades provienen de los nuevos escenarios económicos y sociales a los que están expuestos productos, servicios y trabajadores de las empresas. La Formación Continua es una inversión económica y temporal. Cuando no se reúnen los requisitos antes dichos, la inversión en formación se reduce prácticamente a gasto, con todas las consecuencias negativas que implica.

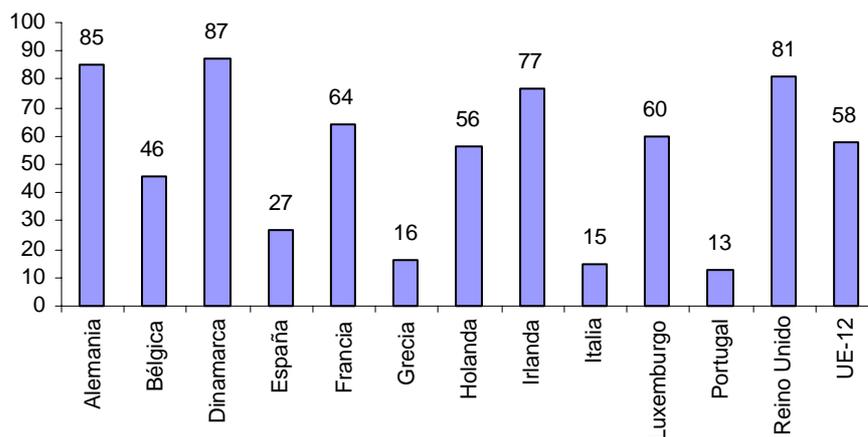
En una economía globalizada como en la que estamos, la referencia geográfica de los factores de competitividad no puede ser más que internacional. El proceso de unidad

(1) Ministerio de Trabajo y Asuntos Sociales, Nuevo Programa de Formación Profesional 1998-2002.

económica y monetaria de la Unión Europea y la próxima entrada en vigor del euro no hacen más que intensificar este proceso y reforzar esta perspectiva.

La importancia de este tipo de formación movió a la Unión Europea a iniciar una encuesta periódica sobre la situación la Formación Continuada en las empresas de los países miembros: Encuesta sobre la Formación Continua en Europa (CVTS). Hasta ahora sólo se han publicado los resultados de la primera, realizada en 1993 entre empresas de 10 y más trabajadores.

% EMPRESA CON 10 Y MÁS ASALARIADOS QUE FORMAN A SUS TRABAJADORES EN LA UNIÓN EUROPEA. 1993.

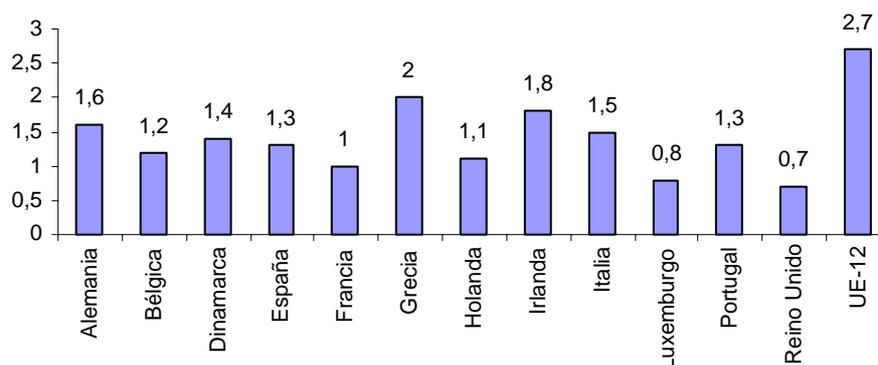


Fuente: Eurostat, Continuing Vocational Training Survey in Enterprises – Result – 1994 (CVTS), Luxemburgo, 1997.

El primer dato a destacar en el gráfico anterior se refiere al porcentaje de empresas que forman a sus trabajadores. En nuestro país sólo el 27% de la empresas españolas formaba a sus trabajadores en 1993, cuando la media europea estaba en el 58%.

No se trata sólo de que sean pocas las empresas españolas que forman a su trabajadores, sino que, comparativamente, cada una de ellas invierte menos que las de la mayoría de los países de la Unión Europea. Las empresas formadora españolas invierten una media del 1% de sus costes laborales totales en formación para sus trabajadores, un 60% menos que la media europea y casi un tercio y la mitad, respectivamente, que las empresas británicas y francesas como puede observarse a continuación.

**COSTES DE LOS CURSOS DE FORMACIÓN CONTINUA EN LA UNIÓN EUROPEA.
EN PORCENTAJE DE LOS COSTES LABORALES TOTALES. 1993.**



Fuente: Eurostat, Continuing Vocational Training Survey in Enterprises – Result – 1994 (CVTS), Luxemburgo, 1997.

La Formación Profesional Continua puede impartirse en la propia empresa, si dispone de los recursos necesarios para ello, o puede realizarse fuera de ella. En los Estados de la Unión Europea, el sector privado representa un papel considerable en la gestión e impartición de la formación. La necesidad de asumir nuevas competencias provocada por la nueva tecnología ha hecho lanzarse a muchas áreas del sector privado a ofertar su propia formación. No obstante, en la mayoría de los Estados miembros existen órganos de financiación a cargo de los fondos públicos.

El derecho a la formación durante la vida laboral es un principio aceptado por todos los Estados miembros. La mayoría de ellos han introducido medidas que la promueven, facilitan o financian. En algunos países de la Unión Europea ese derecho se ha plasmado en leyes o reglamentos.

5.3. El caso español

En los años sesenta y setenta muchas empresas españolas fueron auténticas escuelas de formación profesional. Esta concepción desarrollaba dos niveles formativos: el

primero de ellos a través de la figura del aprendiz. Este nivel respondía a las condiciones del proceso económico y social de entonces y en términos comparativos actuales, en el sector del transporte, cumplía las funciones de la capacidad básica o inicial.

En un segundo nivel, la empresa continuaba formando al trabajador preparándolo para acceder a puestos de trabajo de rango superior en el escalafón profesional. Este segundo nivel se asemeja en mayor medida a lo que, en este estudio, se ha denominado formación continuada.

Siguiendo el desarrollo cronológico se puede constatar que dos hechos influyeron en la ruptura de esta tradición:

1. La asunción de esta competencia por el estado en sus planes de estudio bajo la forma de F.P.
2. Los recortes de presupuestos para el capítulo de formación motivados por la crisis económica de mediados de la década de los 70 y principios de los 80. En opinión de los expertos los presupuestos para formación tienden a incrementarse en épocas de prosperidad de la empresa y a restringirse drásticamente en los períodos en que disminuyen los beneficios.

En la época y situación descritas, los trabajadores cualificados se contrataban con un mercado abierto hasta que la dura competencia entre las empresas convirtió en un riesgo la inversión en formación. Ya no estaba garantizada la permanencia del trabajador en la empresa formadora ante ofertas más tentadoras de la competencia tras su período de formación. Por su parte la formación académica produjo un efecto perverso de este proceso en su máximo punto de inflexión: la desarticulación entre la oferta formativa y la demanda de perfiles profesionales, ya que la curricula formativa oficial no alcanzaba la velocidad del cambio tecnológico y económico.

Precisamente esos cambios tecnológicos y de globalización, así como la entrada de España en la Unión Europea volvieron a reactualizar y poner de manifiesto la importancia de la Formación Continua en las empresas, como factor fundamental de competitividad y de acercamiento a los comportamientos empresariales de los países más desarrollados. Ya no se trata sólo de conocimientos o habilidades técnicas o intelectuales, sino de actitudes, hábitos y compromisos morales de trabajadores y empresas.

La progresiva toma de conciencia de esta situación por parte de la administración y los agentes sociales se ha ido plasmando en distintos acuerdos:

1. Acuerdo económico y social (AES) 1984.
2. Plan Nacional de Formación Profesional 1985.
3. I Acuerdo Nacional de Formación continua (ANFC) 1992.
4. II Acuerdo Nacional para la Formación Continua 1996.

El Plan de 1985 sesgó sus fondos hacia la formación de los parados, en detrimento de la Formación continua, lo que produjo justificadas críticas por parte de empresarios y trabajadores.

El I Acuerdo Nacional de 1992 estableció fórmulas de recaudación y distribución de los presupuestos. La recaudación la realiza la Seguridad Social que transfiere del INEM la parte correspondiente a la Fundación para la Formación continua: FORCEM, complementada a su vez con los fondos estructurales europeos, particularmente con los del Fondo Social Europeo (FSE). Todos estos fondos constituyen un amplio abanico de recursos y ayudas para la formación, que no es bueno generar desde dentro del propio sector de los transportes. Invertir en formación es un objetivo que ya no se orienta en el ámbito empresarial ni en el de los trabajadores. Asignar como mínimo un 2% de la economía total anual para tal fin es una tendencia bastante generalizada entre los sectores que abordan los RR.HH. como capital rentable.

Necesidades Formativas en el Sector del Transporte Público por Carretera.

La falta de estructuras empresariales que organicen la actividad del transporte y la caracterización que les es propia: la atomización, hace obligado la búsqueda de alternativas que canalicen los fondos públicos destinados a la formación tales como asociaciones, Cámara de Comercio, Sindicato, cooperativas.

6. NECESIDADES DE FORMACIÓN

6.1. Consideraciones teóricas

Conocer las necesidades de formación es el objetivo de este estudio; sin embargo, el concepto de necesidad no es unívoco para todas las personas que se sitúan en un mismo campo de operaciones, porque a pesar de todo, necesidad representa un estado relativo y su definición depende de aquellos que la interpretan.

Por estas razones la aproximación al conocimiento de una necesidad es la expresión operativa de un problema existente y cuya desaparición o minoración conduce a una situación deseable. El análisis de los datos debe hacerse implicando a todos los actores participantes, tal como se señaló en el apartado metodológico.

Desde la sociología, una taxonomía que ilustra bien las diferentes perspectivas desde las que puede definirse la necesidad es la realizada por Bradshaw⁽²⁾ quien la clasifica en los cuatro tipos que se abordan en este análisis de necesidades de formación:

1. **NECESIDAD COMPARATIVA:** por esta expresión se entiende la necesidad que un individuo o un grupo (en nuestro caso los trabajadores y empresas del sector del transporte por carretera) debe tener, puesto que presenta las mismas características que otro individuo o grupo al que se ha identificado una necesidad previamente. (Trabajadores y empresas de cualquier actividad de servicios).

Esta información está recogida a partir del conocimiento de planes de formación, en otros sectores de servicios, antiguos planes del propio sector de transportes y

⁽²⁾ Bradshaw, J. "The concept of social Need" in Gilbert, N and Specht, H. Planning for social Welfare, Issues, Models and Tasks. Prentice Hall, Englewood Cliffs, New Jersey, 1977, pp. 290-296.

de los resultados de estudios similares recientes en el sector de transporte tanto de mercancías como de viajeros.

2. **NECESIDAD NORMATIVA:** es la que define el experto, el profesional, el administrador, en relación a una determinada norma deseable u óptima. Aquel o aquellos que no respondan a esta norma son considerados personas o grupos con estados de necesidad. Así definida, la necesidad que se fije refleja necesariamente el estado actual de los conocimientos y de los valores de aquellos que la determinan.

Esta información se ha recogido a través de las entrevistas a directivos de empresas de formación, secretarios de las asociaciones territoriales, así como, de las ofertas y normativa existente en la actualidad.

3. **NECESIDAD SENTIDA:** se refiere a la percepción que tiene la gente sobre sus problemas o lo que desean para resolverlos, en este caso: dificultades para llevar a cabo la tarea y formación necesaria para mejorarla.

La información sobre las necesidades sentidas se abordará a través del análisis de los resultados de las encuestas integrados con los resultados de las entrevistas en profundidad.

4. **NECESIDAD EXPRESADA:** Equivale a la demanda sobre servicios y cursos de formación concreta, es la demanda sentida que finaliza en un proceso de búsqueda del servicio -curso de formación -en el caso de esta investigación.

Los datos serán los conseguidos a partir del trabajo de campo realizado mediante la encuesta y las entrevistas con Directivos y Representantes de las empresas de transporte.

6.2. La necesidad comparativa

En este apartado se presentan cuatro enfoques diferentes de abordar, conocer y clasificar las necesidades de formación. Cada uno procede a su vez de un ámbito organizativo distinto, pero, teniendo en común los cuatro, su pertenencia al sector terciario o de los servicios.

Conocer esta diversidad de enfoques es lo que se denomina análisis de la NECESIDAD COMPARATIVA, ya que cada uno es, reflejo de políticas formativas reales y actuales en las que han participado diversos agentes sociales, empresariales y gubernativos mediante pactos entre ellos con el objetivo de la formación. Los modelos analizados son los siguientes:

- a) **Ámbito institucional público.** Con modelo de definición de necesidades desde las áreas críticas de la empresa u organización.
- b) **Ámbito de Empresa en crecimiento de carácter semi-público.** Con modelo de definición de necesidades desde planes parciales.
- c) **Ámbito del Sector genérico del transporte y afines.** Con modelo de definición de necesidades desde tres grandes grupos empresariales: Directivos, Técnicos, y conductores.
- d) **Ámbito Privado específico del Transporte de viajeros.** Con planteamiento de necesidades desde la creación de centros específicos.

Todas estas propuestas de dar respuesta a la necesidad de formación se enmarcan en estructuras concretas y se diseñaron para el personal que en ellas opera. Planes y programas de formación tienen mayor viabilidad en organizaciones que tienen bien definida su **misión**, diseñan **objetivos** anuales para responder a las demandas de su mercado, cuentan con **representación de los trabajadores y destinan fondos** para formación desde el departamento de RR.HH. o similar.

Cuando la formación se ofrece a una población “diana” dispersa o atomizada se corre el peligro de perder esfuerzos y dilapidar recursos económicos puesto que, tanto las necesidades individuales, como la oferta que puede darse, tendrá que ser de carácter básico o generalista, ante la imposibilidad de profundizar sobre las necesidades individuales o de aunar criterios como grupo. La capacitación para integrarse en el sector es un ejemplo de ese tipo de oferta generalista.

a) Ámbito institucional público. Modelo de definición de necesidades de formación desde las áreas críticas de la organización.

La moderna Administración Pública demanda formación orientada a la consecución y consolidación de estándares de calidad y mejora de la atención a los usuarios, “leitmotiv” de su razón económica y de servicio.

Directivos, expertos en formación y teóricos agrupan las fuentes de necesidades formativas en torno a seis áreas críticas. La Consejería de Integración social de la Comunidad de Madrid utilizó este modelo en 1994 y lo sigue actualizando cada año para adecuarse a las nuevas necesidades. Las áreas críticas fueron definidas por ellos y en este estudio se toman como modelo comparativo acoplándolo al mundo del transporte.

□ Necesidad de crear y difundir una cultura institucional.

Esta “cultura” propia vendría definida por una combinación de competencias, procedimientos, técnicas y criterios de calidad que determinan la “excelencia” en el desarrollo de las funciones y el desempeño de las tareas por parte de los diferentes servicios y profesionales, y en la forma particular de combinar recursos (humanos, técnicos y financieros) que configuran el valor específico de la oferta y contribución social y económica del sector a la sociedad y a los ciudadanos.

Esta cultura institucional debe tener una doble proyección en su difusión, tanto a nivel “interno”, es decir entre los servicios dependientes de cada empresa, como a nivel “externo” a través de la imagen que proyectan los prestadores directos del servicio: conductores y atención al público.

Especialmente hay que considerar los procesos de aglutinación de autónomos y pequeñas empresas a través de las asociaciones para unificar una política de cultura sectorial (en este caso) dada la dispersión de los autónomos que quieren fusionarse.

Estos procesos exigen de la formación, ayuda para su acoplamiento y redefinición de estructuras internas, esto se traduce en necesidades de formación para incorporar al personal de nuevo ingreso en las estructuras de nueva fusión, así como conocimiento mutuo entre los diversos niveles y empresas asociadas a través de acciones formativas (sesiones informativas y cursos de iniciación).

El nivel “externo” ó reflejo de esta cultura institucional se traduce en las estrategias políticas, planes y programas de formación, así como en los procedimientos normativos y administrativos, a través de los que se regulan y gestionan empresas y asociaciones para dar cumplimiento a los fines que le han sido encomendados. De ahí se deriva la necesidad de difundir todo ello a través de las acciones formativas pertinentes, que proporcionen a los profesionales del transporte de viajeros los conocimientos (información) y habilidades (procedimientos y técnicas), para una mejor utilización de los recursos y una mejora en la gestión y en la calidad de la atención.

Por último, otra necesidad formativa derivada del área crítica cultura institucional, es la de la formación de formadores nacidos del sector del transporte que puedan difundir su propia cultura institucional.

□ Necesidad de dar respuesta adecuada a las necesidades y demandas de los ciudadanos

Los movimientos de población, los nuevos comportamientos y demandas de servicios planteadas, hacen indispensable un conocimiento de la realidad socio-económica para poder intervenir más eficazmente sobre ella. De ahí se deriva la necesidad de formación de técnicas, métodos de investigación y análisis de la realidad y mercado que permitan conocer a fondo las características y dimensiones de la demanda sobre las que se va a intervenir, estableciendo prioridades.

□ Necesidad de ofrecer servicios de calidad y mejorar la atención y las respuestas

La tercera fuente de necesidad, es la de ofrecer servicios de calidad y mejorar la atención y las respuestas. Esto se traduce en una serie de necesidades formativas que requieren la formación en habilidades y actitudes, técnicas e instrumentos de intervención en situación de crisis o emergencia que aseguren la calidad de las respuestas de los servicios y la mejora en la información, asesoramiento y atención a los ciudadanos y usuarios de los servicios de transporte.

□ Necesidad de mejorar la eficacia y la eficiencia en la gestión de los recursos y servicios

De cara a la mejora de la calidad de los servicios y respuestas, es necesario también mejorar la eficacia y la eficiencia de la gestión de los servicios, esto se traduce en la necesidad de una formación especializada para los directores de las distintas unidades, así como en otras necesidades formativas de gestión y administración (presupuestaria, financiera, de recursos humanos etc.), planificación y programación, seguimiento, evaluación etc.

❑ **Coordinación y sinergia de recursos**

La escasez de recursos frente a la diversidad y magnitud de las demandas hacen ineludible la necesidad de coordinar y rentabilizar al máximo los esfuerzos y recursos desarrollados desde los diferentes ámbitos profesionales, sectores, áreas y niveles de prestación del servicio, así como, de potenciar la cooperación entre las grandes y pequeñas empresas.

❑ **Apoyo a los profesionales**

La necesidad de motivar a los profesionales para su desarrollo personal y profesional, de cara a un mejor desempeño de sus funciones y tareas, constituye uno de los objetivos fundamentales de la formación, de ella se derivan una serie de necesidades y demandas formativas orientadas a dotar a los profesionales de las habilidades y técnicas que les permitan evitar la rutina y monotonía en sus intervenciones, evitar el “queme” profesional, y afrontar de manera efectiva el estrés laboral, la resolución de conflictos, así como formación sobre medidas de salud laboral que favorezcan su bienestar laboral y profesional y redunden en un mejor desempeño de sus tareas.

El siguiente cuadro resume sucintamente este enfoque y las necesidades que considera:

CUADRO SINTÉTICO DE LAS NECESIDADES FORMATIVAS DE LA EMPRESA

AREAS CRÍTICAS DE LA EMPRESA	NECESIDADES DE FORMACIÓN
1. Area institucional Ambiente interno: Ambiente externo	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Precisar necesidades de formación y priorizarlas. ▪ Información ▪ Comunicación ▪ Coordinación ▪ Motivación ▪ Conocimiento de la empresa ▪ Formación de formadores ▪ Difusión de la estructura y funciones de la empresa ▪ Sistema ▪ Política de transporte ▪ Planes, programas en marcha ▪ Normativa ▪ Procedimientos.
2. Area de mercado: necesidades y problemas	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Análisis de la realidad ▪ Planificación ▪ Priorización ▪ Nuevos problemas
3 Area funcional: calidad de los servicios y atención. Mejora de procedimientos	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Técnicas y habilidades de trabajo ▪ Motivaciones ▪ Actitudes y valores ▪ Control de calidad
4 Area de gestión: la eficacia-eficiencia	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Formación de directivos ▪ Formación de mandos intermedios ▪ Gestión y administración ▪ Planificación, programación
5 Sinergia de recursos	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Coordinación de recursos y equipos humanos ▪ Selección de personal ▪ Promoción de personal
6 Area de los profesionales (el factor humano)	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Técnicas y habilidades para obtener y potenciar la productividad ▪ Afrontamiento del estrés laboral ▪ Resolución de conflictos ▪ Supervisión

b) Ámbito de empresa en crecimiento. modelo de definición de necesidades de formación desde planes parciales

La mayoría de las empresas comienzan a considerar los esfuerzos que hacen en formación como una inversión para el futuro. Las decisiones sobre formación no deben estar basadas sólo sobre impresiones o intuiciones sino sobre el conocimiento contrastado y directo de la influencia que las acciones formativas ejercen sobre la actividad de la empresa.

Una inversión en el factor capital –modernización o sustitución de equipos- exige en paralelo una inversión en los recursos humanos para producir su adecuación a los nuevos objetivos.

Una vez que la dirección de la empresa ha decidido su planificación estratégica y sus opciones fundamentales de mantenerse, crecer, ampliar, diversificar, etc., en el medio-largo plazo, debe actuar provisionalmente sobre los recursos humanos, para que la evolución sea armónica y sea posible la consecución de los objetivos.

Es, desde este nivel, desde donde juega un papel fundamental la función de Formación, como responsable de la adecuación de los recursos disponibles a las nuevas situaciones previstas o planificadas.

Una empresa moderna se identifica e individualiza frente a las demás, fundamentalmente, por el conjunto de conocimientos, saberes, procedimientos y experiencias técnicas.

Es necesario distinguir los elementos que pueden adquirirse, “comprarse” de forma inmediata si los recursos financieros lo permiten: autobuses, máquinas, herramientas, etc., de aquellos otros que precisan una larga maduración para adecuarse al patrimonio

de la empresa: la experiencia, los saberes técnicos, métodos específicos o cultura de la organización; en definitiva, todo lo que concierne al capital humano.

Esta es fundamentalmente la finalidad de la Formación: asegurar la transmisión de este patrimonio esencial de toda empresa, facilitar su adecuación a las nuevas situaciones y facilitar el desarrollo personal y profesional de las personas que lo integran.

c) Ámbito del sector genérico del transporte y afines. Modelo de necesidades de formación desde tres grandes grupos de la empresa: directivos, técnicos y conductores

Este tipo de necesidad comparativa está tomada de los resultados de un estudio realizado en diversos sectores de la economía madrileña y que para el sector transporte y afines estableció una relación entre áreas de conocimiento y tres grandes grupos de trabajadores de la empresa: 1) Directivos/Administradores, 2) Técnicos/Mandos Medios, y 3) Trabajadores de Primera Línea/Conductores.

Esta forma de enfocar la formación ha sido tradicional en el sector del transporte; valga un solo ejemplo: La Unión Internacional de Transporte por carretera (International Road Transport Union: IRU) ya encuadraba el personal cara a la formación hace más de 10 años en esas mismas tres categorías. También de esa época, datan ya varios documentos básicos para sus asociados y muy especialmente para los expertos responsables de su formación profesional.

La comparación de necesidades con el estudio mencionado señala claramente la necesidad específica de comenzar la formación del sector por la profesionalización de la función directiva. Es éste grupo del sector del transporte, el primero en beneficiarse de los programas diseñados y también el considerado con una mayor urgencia de formación dadas las características del mismo. Por el alto índice de autónomos, el trabajador de base, resultaba ser también el directivo/responsable del cumplimiento de

las normas económicas, fiscales, contables y legales que la LOTT y después las Directivas de la Comunidad Europea exigieron.

d) Ámbito privado específico del transporte. Planteamiento de necesidad de crear centros específicos

Los expertos en el sector plantearon una cuestión a su juicio fundamental: “la formación específica-propia debe impartirse desde el propio sector por agentes especializados en el mismo, como ocurre con cualquier otra área de conocimiento y producción”. La medicina, la ingeniería, los servicios sociales tienen sus propios formadores, expusieron la propuesta de tener centros propios de formación como es el caso de muchos organismos de la administración y las grandes empresas.

Ya en 1991 se alzaron voces que reivindicaban la formación propia en el sector del transporte de viajeros por carretera (Zapata Font, J. de Fenebus 1991):

“Pero lo más grave y que de ninguna manera se debe consentir, es que la Formación Profesional se convierta en una moneda más con la que algunos especulen. Asisto a la aparición cada vez mas numerosa de “centros de formación” que, sin tener la más mínima relación con el mundo del transporte –además de otras carencias organizan cursos subvencionados o no, para la obtención del título, en los que, por ejemplo, el numero total de horas lectivas ni siquiera llega a alcanzar la media de una jornada semanal”.

Según este planteamiento la formación en el transporte corresponde por derecho propio a las Empresas de transporte que cuentan con capacidad para ello, o en su defecto a las Organizaciones Empresariales que las agrupan.

Existen factores que avalan la posición de quienes reivindican la formación interna con independencia de que se hagan contrataciones puntuales a especialistas. Estos factores pueden centrarse en los siguientes aspectos:

- Los esfuerzos de financiación de la formación se aplican tanto desde las empresas como desde los trabajadores, ambas partes cotizan y emplean recursos que debieran revertir en el sector en la misma proporción que la aportación.
- La formación continuada por su propia peculiaridad debe estar unida estrechamente a los perfiles de los puestos ocupacionales existentes en cada organización y a aquellos que se vayan diseñando por mor de nuevas necesidades o implantación de nuevas tecnologías. Sólo, estableciendo esta relación de oferta y demanda directa, será posible evaluar en el futuro los efectos de las grandes masas de dinero que se invierten en formación.
- Quien gestiona sus propios recursos puede controlar desde más cerca la utilización correcta de los mismos y puede, también, ampliar la oferta, diversificarla y alargar los recursos e incentivar desde dentro al personal, ante la posibilidad de cambio y promoción internos auspiciados por la empresa que ayuda a financiar y a programar, desde sus propios centros o departamentos de formación.
- La formación de Formadores, desde la base misma de los puestos de trabajo, adquirirá un sentido de trasvase de información y experiencia, que sólo el que la ha vivido antes es capaz de trasladarla y valorarla con el máximo de eficacia y eficiencia.

6.3. La necesidad normativa

Tal como se afirmaba en el marco teórico descrito en la introducción de este capítulo, la necesidad normativa viene definida por los expertos en el sector y gestores de los fondos asignados al capítulo económico destinado a tal fin.

Los expertos en la materia: tanto externos, como internos al sector del transporte no van a señalar cómo diseñar un modelo académico, sino que, desde la práctica, apuntarán los contenidos y currículas que deben poseer los actores de este campo de trabajo, el entrenamiento mínimo indispensable y los métodos para demostrar la aptitud sobre el conocimiento y la habilidad.

Por esa razón quienes definen la norma de necesidades mínimas en el campo del transporte son:

- a) La Unión Europea mediante sus directivas.
- b) El Ministerio de Fomento a través de la Dirección General de Transportes que adapta las normas Europeas a las condiciones específicas de España como país miembro con participación de las Comunidades Autónomas.
- c) La unión tripartita de agentes sociales, institucionales y empresariales que gestionan los fondos recaudados a través de seguridad social -FORCEM- y proponen planes sectoriales con apoyo de Federaciones y Sindicatos.
- d) Las Federaciones de Empresas acreedoras de Fondos que encargan la organización de cursos a expertos externos, en este caso empresas del sector de la formación.
- e) Las Asociaciones territoriales que dedican medios a la promoción (agrupan a las empresas territorialmente) y son mediadoras de la oferta y demanda en calidad de expertos internos del sector.
- f) Los responsables de Recursos Humanos en las grandes empresas, empeñados en cumplir y hacer cumplir las normas, bien las dictadas por instancias gubernamentales, bien las propuestas por ellos mismos bajo criterios de calidad.

En este capítulo se hace un recorrido por las distintas instancias de expertos para señalar las nuevas y viejas necesidades de formación en el sector del transporte de viajeros por carretera.

La Unión Europea y el Ministerio de Fomento

La norma básica que señala las necesidades mínimas de los profesionales del sector viene claramente expresada por su última Directiva 98/76CE, analizada anteriormente. La Comunidad Europea quiere unificar fundamentalmente las normas básicas que garantizan la capacitación profesional, así como el conocimiento y respeto por las legislaciones vigentes de los países miembros. En esa directiva muy particularmente se recuerda que:

“Comprobar la competencia profesional debe incluir como mínimo las materias incluidas en la presente lista, para el transporte de mercancías por carretera y para el transporte de viajeros por carretera respectivamente. En relación con estas materias, los candidatos a transportistas por carretera deberán alcanzar el nivel de conocimientos y aptitudes prácticas necesario para dirigir una empresa de transportes.

En nivel mínimo de los conocimientos, tal como se indica a continuación, no podrá ser inferior al nivel 3 de la estructura de los niveles de formación que se contempla en el anexo de la Decisión 85/368/CEE⁽³⁾, es decir, al nivel correspondiente al de la formación adquirida en la escolaridad obligatoria completada, bien por una formación profesional y una formación técnica complementaria, bien por una formación técnica escolar o de otro tipo, de nivel correspondiente a la enseñanza secundaria”.

Asimismo, en esta reglamentación se señala la obligatoriedad de los estados miembros de organizar un examen escrito. España como país miembro incorporó de una manera oficial en el desarrollo de la LOTT primero y posteriormente mediante la Orden de 28 de mayo de 1999 efectiva desde 1º de septiembre del mismo año.

⁽³⁾ Decisión 85/368/CEE del Consejo, de 16 de julio de 1985, relativo a la correspondencia de las calificaciones de formación profesional entre los Estados miembros de las Comunidades Europeas (DO L 199 de 31.7.1985, p.56).

La norma sin embargo, comienza a avanzar hacia otros terrenos inéditos de la formación en el sector: la preocupación por las horas al volante, el stress causado por las propias características del trabajo y el medio físico en que se realiza.

No se trata ya de la capacitación inicial de partida sino de reforzar, cumplimentar e incluso, compensar el desgaste en el área bio-psico-social.

Expertos del sector han señalado que:

Los profesionales del transporte por carretera son los únicos que en tan alta medida, densidad y número comparten con no profesionales sus rutas y espacios de trabajo. Esta situación es diametralmente opuesta a la del transporte por ferrocarril (no compartida con otros) ó el aéreo y el marítimo que comparten con una incidencia bajísima.

“La carretera es de todos”. Esta premisa hace que sea alta la probabilidad de siniestralidad. Turismos, autobuses y camiones, compiten en muchos casos, más que colaboran en las vías terrestres, incrementando la tensión normal de la conducción y reduciendo la capacidad de respuesta del conductor frente a situaciones de peligro.

La Dirección General de Tráfico, el Comité Paritario del Transporte por Carretera de la Unión Europea y el Ministerio de Fomento, no son ajenos a estos fenómenos que afectan la seguridad de personas, bienes y empresas, así como el bienestar de los trabajadores conductores.

1. Los materiales didácticos desarrollados para dar cursos en E.G.B., BUP y empresas, por la Dirección General de Tráfico, son múltiples en este sentido, uno de ellos incide, por ejemplo, en las distancias de seguridad que deben mantenerse, otro en la educación vial para niños desde los primeros años, etc.
2. La Unión Europea está ocupada en el desarrollo de una ordenación sobre el tiempo de trabajo en el transporte por carretera que respete los umbrales de la capacidad

de atención, rendimiento, seguridad y stress. Cuando esta directiva vea la luz afectará a 3,2 millones de trabajadores móviles por cuenta ajena y 3,5 millones de trabajadores móviles por cuenta propia o autónomos.

3. El Real Decreto 1.110/99 de 25 de junio por el que se modifica el artículo 41 del Reglamento General de conductores aprobado por Real Decreto 772/1997, de 30 de mayo es una muestra de endurecimiento de la normativa en la carretera, motivada por la alta siniestralidad en las carreteras Españolas. La normativa es dura cuando se cometen reiteradas infracciones y en ella se obliga al conductor, llegado al caso, a someterse a nuevas pruebas, bien de conocimientos, habilidades o de capacidad psicofísica.

Siendo el conductor un factor elemental en la seguridad vial, la Administración pretende con esta modificación, que tras la presunta desaparición de algunos de los requisitos que sobre conocimientos, habilidades, aptitudes ó comportamientos esenciales para la seguridad de la circulación ó aptitudes psicofísica, exigidos para el otorgamiento del “carnet de conducir”, será necesario la realización de las correspondientes pruebas.

Se considera que existe esta presunta desaparición de requisitos, cuando el titular del carnet en un periodo de dos años, hubiera sido sancionado en firme en vía administrativa por la comisión de tres infracciones muy graves, ó dos graves y una muy grave, con independencia de la clase de vehículo con el que se hubieran cometido.

Todo ello está señalando la urgente necesidad de formación en áreas que van más allá de las normalmente consensuadas por empresarios y trabajadores, aparecen puntos críticos que necesitan ser asumidos por la formación para un entrenamiento y profundización, no sólo en el conocimiento sino también en al reflexión.

7. NECESIDAD SENTIDA Y NECESIDAD EXPRESADA. LAS ENTREVISTAS REALIZADAS EN EL SECTOR.

En este apartado se recoge la información obtenida a través de las entrevistas en profundidad realizadas a distintas instituciones, representantes y expertos del sector.

En esta primera fase del estudio se recogieron diversas opiniones sobre la situación de la formación percibida en el sector y la expresión de una demanda manifestada por los entrevistados.

Cada experto se ha situado en el lugar que ocupa dentro del sector, su experiencia marca sus opiniones y señala los aspectos de mayor dificultad. A pesar de que se han abordado muy diferentes personas y tres subsectores con importantes características diferenciales, los resultados son sorprendentemente homogéneos.

Las entrevistas se han realizado en:

- Asociaciones empresariales
- Sindicatos
- Expertos académicos
- Expertos profesionales
- Centros de formación especializados
- Administración

El sector del transporte de carretera por lo que respecta al tema de la formación tiene más similitudes que diferencias, los problemas son los mismos en viajeros que en mercancías y, con las diferencias lógicas del tipo de empresa que son, vuelven a ser los mismos para operadores.

Esta situación que se describe proporciona una gran consistencia a estas conclusiones, pero señala los problemas con características de cronicidad, problemas para la formación muy arraigados y de difícil solución, “círculos viciosos” en cierta forma. Parece evidente que la formación en el sector es muy necesaria pero también es evidente que para impulsarla hará falta decisión firme y medios, ya que los problemas para su desarrollo en los niveles y, sobre todo, a los trabajadores a los que les es más necesaria son de muy difícil abordaje.

Un aspecto que se resalta en la mayoría de las entrevistas mantenidas es el de la cronicidad de los problemas para la formación. Esta cronicidad se deriva de la propia estructura y características del sector. Las resistencias, los problemas para la formación son los mismos porque el sector es el mismo. Tal y como ha quedado reflejado en el análisis de su estructura los cambios son lentos y se mantienen las tipologías de empresas tradicionales.

El subsector de operadores es el que más ha cambiado en sus empresas líderes por la entrada de capital de otra nacionalidad. Las primeras del ranking en lo que a facturación se refiere están fuertemente participadas por capitales extranjeros, esa situación las hace diferentes, ya que ha obligado a que ese grupo se haga más competitivo, pero solo en las empresas grandes, las pequeñas siguen con más aspectos comunes a las del resto de subsectores que a las similares en actividad.

7.1. Aspectos comunes a todo el sector del transporte en carretera.

Todas las entrevistas realizadas, no importa a que tipo de interlocutor se dirigieran, iniciaban el discurso de la formación con las particulares características del sector, básicamente con la atomización empresarial.

Incluso en dos entrevistas realizadas a expertos de grandes empresas del sector se hacía referencia a lo exclusivo o extraño de su situación en él, a la imposibilidad de

extrapolar las conclusiones o la experiencia al resto de empresas de su misma actividad.

La situación se mantiene tanto para las empresas de viajeros como para las de mercancías pero, en estas últimas, la situación es más acusada, y en este subsector se hace una referencia especial al autónomo, paradigma de la atomización.

En opinión de los entrevistados, la formación continua es un valor actual, una exigencia de los nuevos mercados. Cuando la empresa tiene un cierto volumen la formación es asumida por empresarios y trabajadores de forma complementaria y, con esfuerzo por ambas partes, mayor o menor según los niveles del trabajador y las características de la empresa, pero se accede a ella y se integra en la cultura empresarial como un valor indiscutible.

El problema surge cuando la empresa es muy pequeña. Los niveles de gestión, en estas pequeñas entidades son niveles de subsistencia, la formación, como otros muchos aspectos, no se contemplan, no hay estructura que los soporte. La fusión que se produce en el empresario que es a la vez trabajador, impide disponibilidad para la formación.

A partir de estas consideraciones se desarrollan otra serie de aspectos que caracterizan la formación en este sector y que en síntesis se reducen a tres:

- La atomización ya vista
- Baja formación de origen y poco hábito de formación del grueso de los trabajadores del sector.
- Serias dificultades en la mayoría de los trabajadores para la disponibilidad de tiempo para la formación.

Estos tres aspectos inciden, tanto en la formación existente, como en la futura que se programe para el sector.

A estos tres factores se une un cuarto comentado por una parte importante de los entrevistados, la tipología de las empresas en aspectos que pueden englobarse en el amplio concepto de cultura empresarial. Las empresas de transporte, tanto las de viajeros como las de mercancías, se definen como empresas “antiguas”, en muchos casos familiares y ancladas en formas tradicionales de funcionamiento donde la formación continua no tiene ni cabida, ni, mucho menos, arraigo.

Se describe la generalidad de empresas del sector como empresas escasamente motivadas para los cambios, incluso para los cambios que mejorarían su rentabilidad, son entidades que se mantienen instaladas en sus formas de actuar. Muchas de ellas son en su origen el esfuerzo de un autónomo, una persona que construye una empresa y que mantiene su liderazgo con los criterios y principios que le llevaron a su expansión, pero que no se plantea modificaciones en su gestión, modificaciones que incluso desconoce que puedan darse.

En las empresas de transporte el peso del material rodante “ el vehículo” tanto en viajeros como en mercancías es fundamental, es en el vehículo donde la innovación y el esfuerzo se concentran. La formación específica se limita a desarrollar las habilidades para la conducción y mantenimiento de ese vehículo, quedando los otros aspectos fuera del interés del empresario, no de un interés formal, teórico, pero sí fuera de su interés inmediato y real. No hay el sentimiento de su “necesidad” como lo hay en la modernización de la flota.

La conclusión global que se deduce de toda esta información recogida es que en lo que respecta a los cursos de formación la planificación, montaje y gestión no revisten ningún problema, donde está la mayor dificultad es en conseguir alumnos.

A continuación se realiza un análisis de los contenidos de las entrevistas referidos a las tres tipologías empresariales que se dan en el sector:

- Autónomos
- PYMES (fundamentalmente pequeñas)
- Grandes empresas

7.2. La formación para los autónomos

Este ha sido el problema al que se ha dedicado mas tiempo en las entrevistas. Todos los entrevistados han señalado este colectivo como el colectivo conflictivo para la formación. Incluso las asociaciones empresariales que fundamentalmente aglutinan PYMES o grandes empresas, han resaltado que no abordaban los problemas del autopatrono por que son diferentes, y de forma implícita, por que son más complejos aún.

A lo largo de los discursos de ha ido desarrollando un “continuo” de la formación en el que ha quedado evidente que **hay una correlación entre tamaño de la empresa y facilidad o situación favorable para la formación**. Cuanto más grande es la empresa más fácil es la formación continua de sus trabajadores.

En este modelo, lógicamente, el trabajador autónomo se encuentra en el extremo donde la situación es la más desfavorable posible para él. Esta situación que se describe es resaltada en la bibliografía consultada y de ella se han hecho eco todos los estudios del sector.

Los problemas del trabajador autónomo se derivan de varios elementos que interactúan. Al fundirse en una sola persona todas las ocupaciones que requiere una explotación de transporte, el autónomo requiere un tipo de formación específica. La capacitación es la formación que le abre la puerta de entrada en el sector, la formación continua es un tema posterior al que difícilmente accede.

En la actualidad el colectivo de autónomos está mayoritariamente integrado por trabajadores mayores con un nivel cultural muy bajo. Estas dos características hacen que no este motivado hacia la formación y que carezca de los mínimos hábitos de estudio. A esta situación se añade que, en términos generales, no dispone de medios (tiempo y dinero) para formarse.

En la opinión de los entrevistados la edad del trabajador es un elemento clave para la motivación hacia formarse. Los trabajadores mayores son los más reacios y los jóvenes los más favorables, esta constatación resulta consistente con la realidad del trabajador autónomo al que todos los entrevistados definen como trabajador de muchos años en el sector. La formación de base es igualmente resaltada como elemento diferenciador, los niveles de mayor cualificación son los más proclives a seguirse formando. Nuevamente la realidad del autónomo hace que este se sitúe en el peor lugar.

Y finalmente, los impedimentos materiales para la formación: el tiempo y el dinero. El tiempo y el dinero que para estos profesionales se une, si no trabaja no consigue dinero, es decir, el tiempo de no-ocupación es un tiempo de pérdida. La formación y cualquier otra actividad se condiciona al servicio, al producto que vende, sin él no hay nada más o todo lo demás es superfluo.

Esta forma de vivir la profesión, forma de sobrevivencia de la mini-explotación, supedita la formación a los tiempos libres, a los tiempos de “no-trabajo” y, cuando esos tiempos están saturados, no hay nada más. Normalmente en estas explotaciones no hay inversiones que no respondan a las necesidades del material móvil.

El autónomo vive su tiempo como su remuneración y “nadie le remunera su tiempo de formación”. Su escasa experiencia en este campo no le lleva a plantearse como una inversión, no hay sindicato que presione, no hay una “cultura” en la que quepa la formación.

Para estos trabajadores la única formación posible es la que puede definirse como “necesaria e inmediatamente rentable”. Es decir, aquellos aprendizajes que necesita para el ejercicio de su actividad (Conducción o mantenimiento de un nuevo automóvil o tramites nuevos exigidos para su trabajo).

Las asociaciones que les agrupan elaboran el discurso de la dificultad desde planteamientos victimistas en los que se hace mucho énfasis sobre la penuria económica, reforzada en el momento de las entrevistas por el conflicto de la subida del carburante, el resto de entrevistados mantienen reflexiones más distantes y aparentemente objetivas, pero ambas opiniones describen la realidad en los mismos términos.

Un apunte realizado por algunos de los entrevistados hace referencia a la incorporación de nuevas generaciones más formadas y más abiertas, en muchos casos los hijos de los actuales autónomos. Si bien es posible que dentro de este colectivo este una minoría mas joven y emergente, también se recogen otros puntos de vista como el de un empresario que hablando de su experiencia afirma:

“El joven, el que se coge el camión del padre lo hace por dinero, necesita casarse el piso, el coche, ese no tiene tiempo de nada más y al padre, pues al padre ya no le interesa más que jubilarse lo mejor que pueda.”

Al hilo del tema familiar surge la posible necesidad de formación (en temas de gestión) de miembros de la familia del autónomo. Surge ante la experiencia de que en este tipo de negocios es muchas veces la mujer o un hijo el que asume la administración para que el padre pueda atender mas libremente el transporte. Estos familiares aprenden los trámites a realizar y quizás estarían más proclives a formarse y perfeccionar su practica.

En este sentido FENADISMER tenía la experiencia de cursos de gestión del transporte de mercancías para mujeres de transportistas. Había realizado uno en Andalucía y consideraban muy positivamente esa experiencia.

Los cursos concretos que los distintos entrevistados mencionan como demandados por los trabajadores autónomos son:

- Mecánica
- Informática básica
- Legislación y normativa
- Conducción del vehículo
- Atención al cliente
- Gestión financiera de búsqueda de recursos
- Idiomas
- Informática avanzada
- Protección civil y conducta en situaciones de emergencia
- Sistemas de comunicación en el transporte
- Gestión administrativa y del profesional por cuenta propia
- Gestión comercial
- Control, supervisión y manipulación de las cargas.
- Funcionamiento del tacógrafo
- Limpieza y mantenimiento preventivo básico del vehículo.
- Mercancías peligrosas

7.3. La formación en las PYMES del transporte por carretera

Para la mayoría de las empresas del sector, empresas pequeñas o mínimas desaparece la posibilidad de establecer planes de formación específicos para cada entidad, planes empresariales que, a juicio de la mayoría de los expertos son muy eficientes por la adecuación a las necesidades que abordan.

Las PYMES se ven obligadas a participar en planes de formación con otras empresas y, en general, lo hacen a través de los planes de sus Asociaciones Empresariales y los de las Agrupaciones Sindicales.

En las entrevistas realizadas a las asociaciones empresariales y a los representantes sindicales, ambas organizaciones afirman que son este tipo de empresas las que, en general participan con mayor frecuencia en los cursos subvencionados por la Administración.

Sobre la formación de directivos, ápice de la organización, no se plantea directamente la necesidad de formación. Todos los entrevistados (Incluso los directivos de empresas) abordaron la formación del trabajador, no del empresario y lo hicieron de forma que las referencias iban a los puestos de trabajo. Se mencionaron necesidades en gestión, en comercialización, en calidad, etc., pero no se plantearon de forma que se identificaran con los empresarios en el desempeño de su tarea.

La empresa de transportes por carretera, salvo excepciones responde a la tipología de una PYME, por lo tanto en su línea media/alta de gestión, comercialización y administración tiene los mismos problemas y las mismas necesidades que el resto de PYMES del país.

Esta es la opinión más defendida por los entrevistados, con unas u otras expresiones vienen a coincidir que, ese grupo de trabajadores, (trabajadores que, por otro lado no son ni los más numerosos ni los más significativos), no presentan características

Necesidades Formativas en el Sector del Transporte Público por Carretera.

especiales en sus necesidades de formación, aunque sí que necesitan formación, quizás más que en otros ámbitos ya que el sector en su conjunto está comparativamente menos formado que otros.

Para esta línea media se cita la formación informática, adecuación a nuevas utilidades informáticas (básicamente Internet), contabilidad, fiscalidad, gestión laboral, etc.

Algunos entrevistados, en concreto dos expertos, no coinciden en esta apreciación. (Entienden que esas áreas en las empresas de transporte son más complejas y específicas, analizándolas comparativamente con otros sectores.) Plantean la necesidad de formación específica para el transporte por carretera, gestión de flotas, nuevos instrumentos de comunicación (GIS), comercio electrónico etc. Plantean la necesidad de que las empresas de transporte tengan una línea media especializada y diferenciada del técnico administrativo y contable de cualquier PYME de otro ámbito empresarial.

Por lo que respecta a la línea operativa, la formación para conductores en estas pequeñas empresas se centra en aspectos específicos de su desempeño profesional: Conducción racional y económica, higiene y seguridad, etc. Junto a la cita de estos temas tradicionales en la formación del conductor, los entrevistados mencionan otros cursos que se han visto importantes para estos profesionales por las condiciones en las que realizan su trabajo: Control de atención y fatiga en la conducción, Primeros auxilios, Técnicas de control de estrés etc.

En las líneas que sigue se recogen todos los cursos innovadores, o al menos no habituales, comentados y propuestos por los entrevistados para las PYMES del transporte:

- Atención al cliente y calidad del servicio
- Toma de decisiones en situaciones de tensión.
- Técnicas de autocontrol emocional en el trabajo
- Salud laboral
- Curso básico de calidad (ISO 9000)
- Control de atención y fatiga en la conducción
- Gestión y motivación de los equipos humanos.
- Primeros auxilios
- Atención telefónica al cliente
- El negocio en Internet
- GIS
- Mercancías peligrosas
- Seguridad e higiene

Dos problemas son resaltados para la formación en las PYMES, el tiempo, tiempo del trabajador para formarse (muy difícilmente en las jornadas laborales por lo insustituibles que son y las dificultades, con las pequeñas plantillas de ajustar horarios) y la inexistencia de opciones de interés en el lugar donde radica la empresa. Solo en las grandes ciudades se dan ofertas variadas y de interés, si la empresa no esta radicada en un centro importante debe desplazar a sus trabajadores, lo que económica y temporalmente le resulta inviable en la mayoría de los casos.

Esta situación que se describe es la que intentan paliar las asociaciones y sindicatos, llevando sus cursos a distintas localidades, pero la dispersión de la demanda dificulta siempre el acceso a parte de las empresas que desean participar.

7.4. La formación en las grandes empresas del sector

Dos de los expertos entrevistados provenían de empresas con planes específicos de formación, estos planes recogían las necesidades detectadas entre los trabajadores y los nuevos tipos de conocimientos que se querían incorporar y además permitían una planificación en el tiempo que difícilmente se puede dar fuera de ese marco empresarial.

Para estas grandes organizaciones la formación es importante y en tanto que lo es, ellas mismas atienden estos aspectos con sus propios planes o con la gestión de las subvenciones con este fin.

En estas grandes empresas es donde tienen sentido cursos de GIS, cursos de control de calidad, de marketing, financieros. Es decir formación específica del sector y genérica empresarial.

Estas grandes empresas acuden también a los planes de formación de las asociaciones y sindicatos sin que eso les impida tener planes de formación propios e incluso contratar cursos específicos.

En síntesis, se deduce de las entrevistas mantenidas, que las grandes empresas forman a sus trabajadores y los forman continuamente con mayor o menor intensidad en función de sus características y necesidades. Citan los cursos que imparten o han impartido recientemente y explican las distintas actividades que realizan para la formación de sus trabajadores. Al margen de las formas de contratación o participación en cursos, lo que evidencian con sus relatos es la multiplicidad de actuaciones que pueden llegar a tener y la colaboración que se produce entre empresa y trabajador.

Por término general la formación se incluye en la jornada laboral o se distribuye entre está y horas fuera de ella que asume el trabajador. Hay que dejar constancia que,

incluso para estas grandes empresas, se menciona de forma insistente la dificultad de que el trabajador tenga disponibilidad horaria, básicamente el conductor. Para este tipo de ocupación, no importa en el marco que se desarrolle siempre se van a plantear problemas de horarios.

El problema que no se menciona en este tipo de organización es la localización de los cursos, se da por supuesto que en ningún caso, o solo muy excepcionalmente, se requiere desplazar al trabajador fuera de su lugar de residencia.

Los cursos que se explicitan para estas grandes empresas son, en general similares que los de la PYMES, salvo algunos muy específicos que forman parte de una especialidad de la entidad con la que se ejemplifica: Un curso de foniatria para los trabajadores en atención telefónica, por su volumen y horas de actividad hablando por teléfono.

A continuación se desarrollan los aspectos específicos que las entrevistas han señalado para cada uno de los subsectores analizados.

7.5. Especificaciones del transporte de viajeros

En el transporte de viajeros la atomización empresarial es menor que para el de mercancías. Los datos aportados en este informe señalan un fuerte predominio de la pequeña empresa y un proceso de fusiones empresariales.

Además de las diferencias propias de su estructura hay una serie de aspectos específicos que propician particularidades en la formación.

Las asociaciones que engloban este subsector empresarial insisten en la necesidad de formación del área de gestión y del personal administrativo y contable. A pesar de ser

Necesidades Formativas en el Sector del Transporte Público por Carretera.

un personal más accesible y fácilmente formable, sigue con importantes carencias, carencias que deben ser cubiertas si se pretende una modernización del sector.

Las necesidades de formación se centran para estos profesionales en la informática, a distintos niveles, para diferentes programas, para mejorar la informatización de la empresa o para actualizar las nuevas herramientas pero siguen demandando cursos de informática, ofimática e Internet.

Se citan como aspectos prioritarios:

- Contabilidad informatizada
- Informatización en la gestión de tráfico
- El comercio electrónico
- Gestión laboral informatizada
- Internet
- Sistemas de ayuda a la explotación.

En estas empresas un área deficitaria y, a juicio de los entrevistados, importante en las empresas de viajeros es el área comercial, cursos como los que siguen se consideran de interés:

- Atención telefónica
- Acción comercial
- Ventas Comunicación y habilidades sociales

Finalmente para el conductor en este tipo de transporte se plantea la necesidad de adecuar su formación no solo a los aspectos técnicos y mecánicos si no a la importancia que en el momento presente adquiere el que este tipo de trabajador tenga conocimientos sobre:

- Atención al usuario del servicio de transporte
- Primeros auxilios
- Idiomas
- Control de estrés

Junto a estos cursos mencionados específicamente por alguno de los entrevistados se mantiene la importancia de formación en seguridad, conducción racional y económica, prevención de riesgos laborales, etc.

7.6. Especificaciones en el transporte de mercancías

Para el transporte de mercancías se hace un particular énfasis en el conductor, elemento más numeroso en la organización y, a juicio de la mayoría de los entrevistados, más carente de formación.

Todos los cursos relativos a control de estrés, salud laboral, se consideran importantes por la repercusión en la siniestralidad de las carreteras. Se mencionan también los de mecánica y conducción racional. Hay una gran diversidad de temas y numerosas menciones a aprendizajes variados y necesarios pero sin que ninguno destaque particularmente.

Donde se produce una mayor coincidencia es cuando se plantea la necesidad tanto para el autónomo como para la pequeña empresa de modernizarse, de acceder a sistemas nuevos de gestión, comunicación y comercialización. Todos los entrevistados coincidían en señalar que la modernización del sector pasa por conseguir la informatización y criterios de gestión racionales en las pequeñas empresas y fundamentalmente en los autónomos.

7.7. Especificaciones en las empresas operadoras

Las empresas operadoras, para los temas básicos de transporte coinciden con las de transporte de mercancías, sus necesidades por lo tanto son las mismas y no se establecen diferencias en términos generales.

Estas empresas sin embargo, en algunas de ellas se producen situaciones concretas, especiales. En las empresas de paquetería, por ejemplo tienen un peso importante la atención telefónica y se demandan cursos para su personal de teléfono. Lo mismo sucede con las operadoras en las que el peso del almacenaje es fuerte, en ellas todos los temas relacionados con la gestión de almacén cobran importancia.

Las asociaciones que las agrupan plantean la variedad de necesidades que presentan, variedad que responde a sus distintas especialidades. Los cursos para ellas se programan a partir de dos perspectivas, una de carácter generalista y que, en términos generales, es común al sector:

- Informatización
- Internet
- Ofimática
- Conducción racional y económica

Y otra mas especifica y centrada en las diferentes especialidades:

- Almacén
- Atención telefónica
- Gestión y control de stoks
- Legislación especifica

7.8. Características formales de los cursos

A lo largo de las entrevistas realizadas se han recogido una serie de datos que están orientados a aspectos materiales, metodología didáctica, profesorado, horarios, número de alumnos y duración. Todos estos aspectos se resumen en las líneas siguientes:

Metodología

Una polémica que se planteó en las entrevistas fue la de realizar o no formación a distancia. A su favor este tipo de formación tiene el hecho de que palía dos de los problemas claramente señalados: la disponibilidad horaria del trabajador y la dispersión espacial de las empresas.

En contra por su parte tienen la imposibilidad de controlar su aplicación y lo dudoso de su eficacia en trabajadores sin hábito de manejar materiales de lectura. Se plantea la posibilidad de utilizar vídeo o incorporar formación por Internet, pero todos estos aspectos se apuntan como hipótesis sin que se haya realizado ningún intento continuado que haya permitido valorar la experiencia.

Parece fundamental incorporar la formación a distancia pero hasta el momento las dificultades y la desconfianza de su eficacia lo convierten en mero proyecto.

La unanimidad se produce respecto a la necesidad de que la formación para el sector revista una metodología práctica y accesible. Cursos fundamentalmente prácticos, de aplicación inmediata.

Se resaltaron de forma especial los cursos impartidos con simuladores, equipamientos muy complejos pero de gran aceptación entre los alumnos por el tipo de aprendizaje práctico que suponen.

Duración

Finalmente un aspecto también coincidente en los entrevistados es el de que los cursos que se programen sean de corta duración. Se insiste en la necesidad de adaptar la formación a módulos breves que puedan organizarse en dos o tres jornadas como máximo y que permitan la asistencia del trabajador sin grandes costes.

En las enseñanzas necesariamente largas se sugiere la posibilidad de “romperlas” en módulos y otra sugerencia aportada por expertos en formación es establecer para este tipo de cursos largos la combinación de una parte a distancia y otra de presencia con el profesor.

Profesorado

El profesorado, en los temas específicos de transporte debe pertenecer al sector ya que es la única forma de que las enseñanzas se transmitan con un carácter práctico.

Junto a esta opinión el tema del profesorado suscita el tema de la relación precio calidad. Se cuestiona el que se consideren todos los cursos iguales, en función exclusivamente de las horas lectivas, cuando lo que marca su calidad y resultado va a ser el conocimiento y la experiencia del profesorado. El buen profesor para este tipo de enseñanza es un profesional caro al que, por está razón en la programación de cursos con poco presupuesto no se tiene acceso.

Horarios

El tema de horarios resulta particularmente difícil de establecer para las PYMES y, sobre todo como ya se ha comentado para los autónomos. En general se plantea la necesidad de buscar los momentos menos conflictivos para el trabajo, medias

jornadas, fines de semana, etc. No se puede establecer una situación general se señala la necesidad de adaptarlo a las necesidades del tipo de profesional al que se dirige el curso.

Los alumnos

La homogeneidad de conocimientos en los alumnos que participan en los cursos se considera clave para el buen funcionamiento y eficacia de estos. Se citan muchos ejemplos de cursos que fracasan por los diferentes niveles de los alumnos que hacen que los profesores finalmente no puedan adaptarse salvo en los aspectos más básicos.

La homogeneidad en primer lugar y el número escaso de alumnos por cursos son los dos aspectos mencionados, este último, el escaso número de alumnos, no más de 20 (en general) es importante para que la atención pueda ser personalizada y mejore la motivación del alumno.

8. NECESIDAD SENTIDA Y EXPRESADA. LAS ENCUESTAS REALIZADAS EN EL SECTOR.

8.1. Diseño muestral

El universo de partida para la realización de la encuesta a trabajadores del sector fueron las 4,738 empresas de viajeros, las 134.961 de mercancías y los 2.500 operadores del transporte, según los últimos datos disponibles en el Ministerio de Fomento. (Informe Anual de 1999)

Los datos son los que quedan reflejados en el cuadro siguiente.

TIPO DE ENTIDAD	VIAJEROS		MERCANCIAS		TOTAL	
	Nº	%	Nº	%	Nº	%
AUTONOMOS	1721	1,6	104627	98,4	106348	100
EMPRESAS	3017	9	30334	91	33351	100
TOTAL	4738	3,4	134961	96,6	139699	100

Esta información señala claramente el fuerte desequilibrio cuantitativo entre autónomos y empresas en los dos sectores contemplados. No se analiza el volumen de las empresas operadoras por que los datos conseguidos no permiten diferenciarlas de las de mercancías. Tal y como queda reflejado a lo largo del estudio de necesidades, las empresas operadoras son también empresas de mercancías, salvo excepciones, lo que hace que en los datos generales del sector estén incluidas entre ellas.

Si las distintas entidades de viajeros y de mercancías se distribuyen en el total del sector su situación es la siguiente

Necesidades Formativas en el Sector del Transporte Público por Carretera.

TIPO DE ENTIDAD	NUMERO	%
AUTONOMOS VIAJEROS	1.721	1,2
AUTONOMOS MERCANCIAS	104.627	75
EMPRESAS VIAJEROS	3.017	2
EMPRESAS MERCANCIAS	30.334	22
TOTAL	139.699	100

El peso de las entidades gestionadas por una persona física, un autónomo, en el sector de mercancías es el dominante en su conjunto, mientras que su equivalente en viajeros no llega ni al 2% del total del sector.

Lo mismo sucede con el número de empresas, significativamente superior en el caso de las de mercancías que de las de viajeros.

Considerando solo los dos grandes estratos a partir de los que se ha realizado la encuesta: autónomos y empresas, la situación es la que refleja el cuadro siguiente.

TIPO DE ENTIDAD	Nº	%
AUTONOMOS	106.348	76
EMPRESAS	33.351	24
TOTAL	139.699	100

Solo una cuarta parte del sector está integrado por empresas, esta situación señala que las diferencias cualitativas, derivadas de la diferente estructura de este tipo de entidades, se ven reflejadas también en su distinta representación cuantitativa.

Necesidades Formativas en el Sector del Transporte Público por Carretera.

A partir de estas cifras que se han analizado, la afijación muestral realizada ante las necesidades de información de las distintas entidades y subsectores dentro de ellas fue la siguiente.

SEGMENTOS	MUESTRA		UNIVERSO	
	Nº	%	Nº	%
AUTONOMOS	800	44,4	106.348	76
EMPRESAS	800	44,4	33.351	24
OPERADORES	200	11,1	2.500*	-
TOTAL	1.800	100	139.699*	100

* Esta cifra esta incluida entre las empresas de mercancías. No esta incluida en la suma total

Tal y como se explicitó en la propuesta, a pesar del desequilibrio en el universo de empresas y autónomos, dado que la encuesta iba dirigida a trabajadores y se necesitaba contar con información igualmente fiable de unas y otras entidades, se procedió a la afijación del número de encuestas válidas en 800, es decir en 800 trabajadores tanto de los que lo ejercen la profesión amparados en el régimen de autónomos, como en el de los que prestaban sus servicios en el marco de una empresa.

Los datos sobre el número de trabajadores en el sector de transporte terrestre y tubería que facilita trimestralmente el Ministerio de Trabajo señalan que había en el sector, 338.400 trabajadores afiliados al régimen general de la Seguridad Social (trabajadores por cuenta ajena) en el segundo trimestre del año 2000, cifra que evidencia la importancia de considerar ambos grupos de forma similar.

Otro gran desequilibrio, que en este caso afectó a los dos subsectores sobre los que se demandaba información, viajeros y mercancías, es el de su proporción. Mercancías es, tanto en número de autónomos como en número de empresas mucho más numeroso que viajeros.

Para subsanar este problema se procedió a establecer una afijación de autónomos de uno y otro subsector, 91% mercancías y 9% viajeros, de forma que, si bien en autónomos la representación de viajeros era mínima, no se distorsionaba en exceso la representación real en la muestra.

En el caso de las empresas, por otro lado, los datos reflejaron que las empresas de viajeros tienen una menor atomización, lo que permitía valorar que la proporción de trabajadores no sería tan desequilibrada.

El cuadro que sigue estas líneas refleja esa situación y justifica el diseño realizado, en el que se distribuyeron las cien empresas del conglomerado en una proporción de 25% de viajeros y 75% de mercancías.

Nº de vehículos	Empresas de viajeros		Empresas de mercancías	
	Nº	%	Nº	%
De 2 a 5 vehículos	1.796	53	26.676	88
De 6 a 20 vehículos	1.277	38	3.251	11
Más de 20 vehículos	311	9	407	1
Total	3.384	100	30.334	100

8.2. Trabajo de campo

Para la cumplimentación de la muestra prevista se llevaron a cabo tres encuestas, una de ellas a trabajadores autónomos, tanto del sector de viajeros como el de mercancías, otra a empresas y, finalmente, otra a una serie de empresas operadoras de especiales características.

Encuesta a autónomos

Se enviaron un total de 7.000 cuestionarios a trabajadores autónomos del sector, dada la desproporción existente entre viajeros y mercancías la distribución fue como señala el cuadro siguiente

Sectores de autónomos	Muestra		Universo	
	Nº	%	Nº	%
Viajeros	600	9	1.721	1,6
Mercancías	6.400	91	104.627	98,4
Total	7.000	100	106.48	100

No se mantuvo la proporción del universo por la escasa significación que tenían los autónomos en el subsector de viajeros, el 9% concedía una pequeña significación, que, aunque escasa, se estimó suficiente.

Los envíos se realizaron por correo con dos cartas de presentación, una del Ministerio de Fomento y otra de la empresa donde se explicitaba la finalidad de la encuesta y las instrucciones para su cumplimentación. Dentro de cada envío iba un sobre ya franqueado y con la dirección del reenvío para facilitar la respuesta.

El seguimiento de los cuestionarios se realizó por teléfono.

Encuesta a empresas

En la encuesta a trabajadores de empresas se seleccionaron aleatoriamente 100 empresas de viajeros y mercancías con más de 20 trabajadores. Se enviaron más cuestionarios a las empresas de viajeros para compensar el peso del subsector de

Necesidades Formativas en el Sector del Transporte Público por Carretera.

mercancías, mucho más numeroso en autónomos e indirectamente incrementado con las empresas operadoras en su mayoría, dentro también del subsector. Las empresas de viajeros, asimismo, tenían por término medio un número mayor de trabajadores que las de mercancías.

La distribución final de envíos y su relación con el universo es la que señala el cuadro siguiente.

Empresas	Muestra		Universo	
	Nº	%	Nº	%
Viajeros	25	25	3.017	1,6
Mercancías	75	75	30.334	98,4
Total	100	100	33.334	100

El total de cuestionarios remitidos a las diferentes empresas guardo una proporción de 38% de cuestionarios remitidos a trabajadores de empresas de viajeros y 62% de mercancías. Esta distribución reflejaba el mayor tamaño de empresarial del subsector de viajeros.

A estos trabajadores se les remitieron los cuestionarios a través de sus empresas. Se estableció contacto previo con los respectivos jefes de personal o gerentes, según los casos, y ellos fueron los que repartieron los cuestionarios entre los trabajadores. Junto al cuestionario se incluía el mismo sobre franqueado como en el caso de la encuesta a autónomos.

El seguimiento de los cuestionarios se realizó por teléfono.

Encuesta a empresas operadoras

Respecto a las empresas operadoras se fijó el número de envíos, tanto a empresas como a trabajadores, en función de lo planteado en la oferta, donde se señalaba que sería un muestreo estratégico.

ENVIOS A TRABAJADORES		
VIAJEROS	MERCANCIAS	OPERADORES
2.800	4.514	1.100

La forma de aplicación del cuestionario fue similar a la llevada a cabo para las empresas de viajeros y mercancías.

8.3. Resultado del diseño muestral

Las respuestas a los envíos realizados ha sido la siguiente:

DEVUELTOS	468
RESPONDIDOS	1.903
DEPURADOS	48
VALIDOS	1.855
TOTAL RECIBIDOS	2.371
TOTAL ENVIADOS	15.414
TASAS	
TASA GLOBAL DE RESPUESTAS	12,3
TASA GLOBAL DE DEVOLUCIÓN	3,0

Por lo que respecta a cada segmento analizado las respuestas fueron:

	Nº DE ENVIOS	Nº DE RESPUESTAS VALIDAS	TASA DE RESPUESTA
AUTONOMOS			
Viajeros	600	53	8
Mercancías	6.400	768	12
EMPRESAS			
Viajeros	2.800	208	7
Mercancías	4.514	620	13
Operadores	1.100	206	18
TOTAL	15.414	1.855	12,3

Esta situación descrita ha dado como resultado la siguiente distribución de las diferentes muestras

	Nº de encuestas	%
AUTONOMOS		
Viajeros	53	6
Mercancías	786	94
Total	821	100
EMPRESAS		
Viajeros	208	25
Mercancías	620	75
Total	828	100

La baja tasa de respuestas de los autónomos de viajeros ha hecho que su número no haya permitido establecer un análisis diferenciado por el error muestral que invalidaría cualquier conclusión. Dada esta situación se ha optado por mantener los autónomos como una única categoría.

La distribución final de la muestra en sus variables mas significativas ha quedado como refleja el cuadro siguiente.

PERFIL DEL ENCUESTADO

	Total %	Autónomos %	Empresas Mercancías %	Empresas Viajeros %	Operadores %
Edad					
Menos de 30 años	20	12	18	25	21
De 30 a 50 años	60	62	60	59	59
Mayor de 50 años	20	24	22	16	20
Sexo					
Hombre	95	97	94	90	93
Mujer	5	3	6	10	7
Estudios					
Básicos	69	70	70	61	70
Bachiller F.P.	26	25	24	34	25
Superiores	4	3	4	5	4
Tiempo en el sector					
Menos de 1 año	2	1	3	6	3
Entre 1 y 5 años	16	9	19	28	21
Entre 6 y 15 años	35	34	38	33	34
Más de 15 años	45	55	39	32	41
Categoría ocupacional					
Conductor	75	---	73	70	77
Específicas de transporte	5	---	6	13	3
Dirección/Gestión/Oficinas	5	---	6	13	3

* Falta no contesta

La distribución refleja perfectamente las características del trabajador del sector del transporte por carretera, lo describe como un profesional con antigüedad en el sector y por lo tanto mayoritariamente con edad superior a los treinta años. Su nivel cultural de

partida es bajo o muy bajo, un 69% de los encuestados tienen estudios básicos, es decir graduado escolar en el mejor de los casos (para los mayores de cuarenta años los estudios básicos reflejan una mínima escolarización).

Las diferencias entre los tres subsectores estudiados quedan igualmente reflejadas de forma consistente con lo visto en la primera parte del estudio. El trabajador autónomo es mayor, la proporción de mayores de 50 años es superior a la de el trabajador de empresas. El sector de viajeros, por su parte, presenta un nivel cultural de partida ligeramente superior al de mercancías, esta situación, unida a la edad confirma esa mejor respuesta hacia la formación ya detectada en las entrevistas y la bibliografía consultada.

Finalmente los resultados de la encuesta están señalando una abrumadora mayoría de trabajadores en la línea operativa, básicamente conductores, lo que refleja la estructura ocupacional del sector y polariza los resultados de la consulta hacia ese tipo de trabajadores.

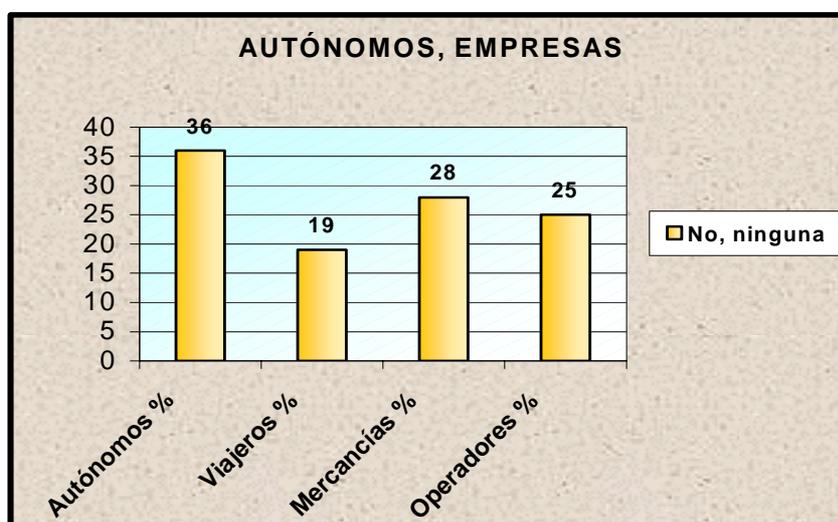
8.4. Los trabajadores ante la formación

El 70% de los trabajadores entrevistados dicen tener alguna carencia en su formación, pero solo en un 36% esas carencias revisten alguna importancia. Un 30%, es decir casi 3 de cada diez trabajadores dice no tener ninguna.

¿CREE UD. QUE TIENE CARENCIAS EN SU FORMACIÓN? (% Verticales)

	Total %	Autónomos %	Empresas		
			Viajeros %	Mercancías %	Operadores %
No, ninguna	30	36	19	28	25
Algunas no importantes	22	19	32	23	23
Algunas importantes	26	27	29	23	28
Bastantes	21	17	19	26	24

Lo que se podría denominar como optimismo o autosatisfacción se da mas acusadamente en los trabajadores autónomos y contratados en empresas de mercancías. En sentido contrario, los trabajadores de empresas de transporte de viajeros son los que se perciben mas carentes, aunque valoran sus carencias como no importantes en mayor proporción que el resto de grupos.



Al estudiar las diferencias por edad, tanto los trabajadores autónomos como aquellos que lo hacen por cuenta ajena, en cualquiera de los subsectores del transporte por carretera estudiado, la situación presenta el mismo comportamiento: los jóvenes se muestran menos conformes con su formación.

Los trabajadores en empresas, sin embargo, señalan las carencias mas graves (bastantes) en los grupos de mayor edad. En ambos tipos de trabajadores resulta significativa la elevada cifra de jóvenes (34% y 21%) que dicen tener importantes carencias en su formación.

De este análisis puede deducirse un mayor realismo en los trabajadores jóvenes. Se saben mas carentes en formación y , por su menor tiempo en la actividad laboral, parece lógico que lo sean. Este realismo está en relación con la mejor formación de base del trabajador joven y del conocimiento de las posibilidades de la formación continua en el mundo laboral.

Por su parte los trabajadores mayores se muestran mucho más “autosuficientes”, esta situación es particularmente marcada en los autónomos y matizada en los empleados; parece lógico deducir que se trata más de autopercepción, que de objetivación de los conocimientos reales.

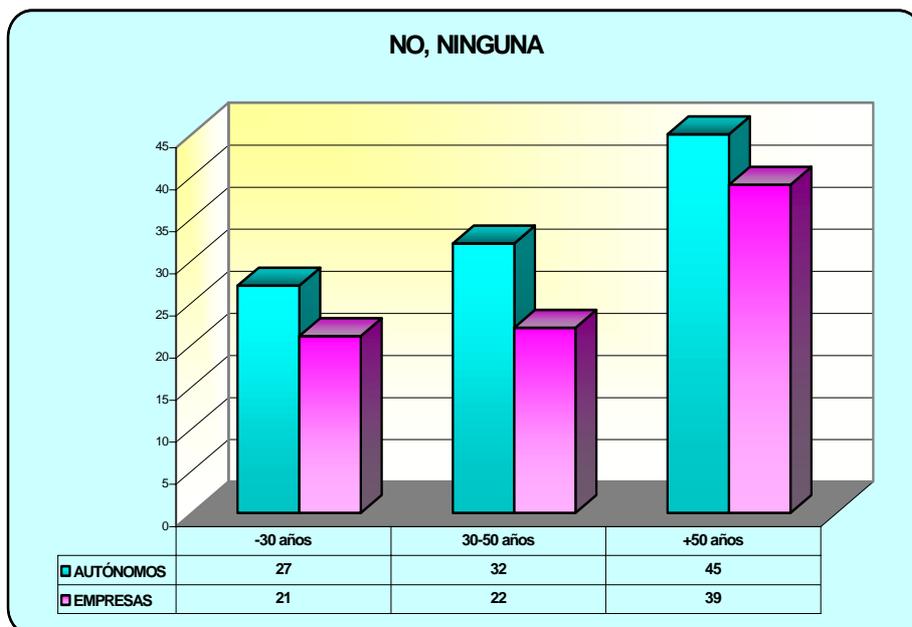
La situación de los trabajadores autónomos que ha quedado reflejada en la primera parte de la investigación señala un trabajador con muy poca cultura de formación, las pruebas de capacitación han sido problema para los trabajadores mayores, su formación de base es mínima y ha basado su actividad en una practica continua con la que, sin duda, han adquirido una importante experiencia que les permite desarrollarla con competencia. Su percepción, es pues, de autosuficiencia de conocimientos, no cree necesitar formación.

El empleado de una empresa no trabaja solo, lo hace en un marco de referencia donde convive con otros trabajadores como él y realizando otras actividades, su percepción es

por lo tanto más matizada y más realista. En las empresas se han dado, poco o mucho, actividades de formación, esta situación le ha hecho también percibir su situación con otros puntos de referencia.

**CARENCIAS EN LA FORMACIÓN POR EDAD DE LOS TRABAJADORES
(% Verticales)**

	AUTONOMOS				EMPRESAS			
	Total	-30 años	30-50 años	+50 años	Total	-30 años	30-50 años	+50 años
No ninguna	35	27	32	45	26	21	22	39
Alguna no importante	20	21	20	18	25	30	26	18
Alguna importante	28	34	30	20	26	29	27	16
Bastantes	1	19	17	17	24	21	24	26



El análisis de la autopercepción según la ocupación desempeñada en las empresas señala una mayor declaración de carencias en los gestores. Nuevamente la formación de base y el marco amplio de referencia sobre las posibilidades de la formación parece señalar las características de la respuesta.

CARENCIAS EN LA FORMACIÓN POR TIPO DE OCUPACIÓN EN TRABAJADORES DE EMPRESAS
(% Verticales)

	TÉCNICOS (F.P.)	GESTORES	CONDUCTOR
No ninguna	16	13	28
Alguna no importante	21	25	24
Alguna importante	42	35	24
Bastantes	20	27	24

En síntesis esta pregunta refleja la demanda latente de formación que podrían realizar los trabajadores del sector, esta demanda no se producirá en relación directa con su nivel real de conocimientos o carencias si no con su “autopercepción” de necesidad en función de sus actitudes y motivaciones hacia la formación continua.

El análisis de las respuestas dadas a la pregunta sobre el tipo de formación que consideran necesario resulta consistente con lo comentado con anterioridad.

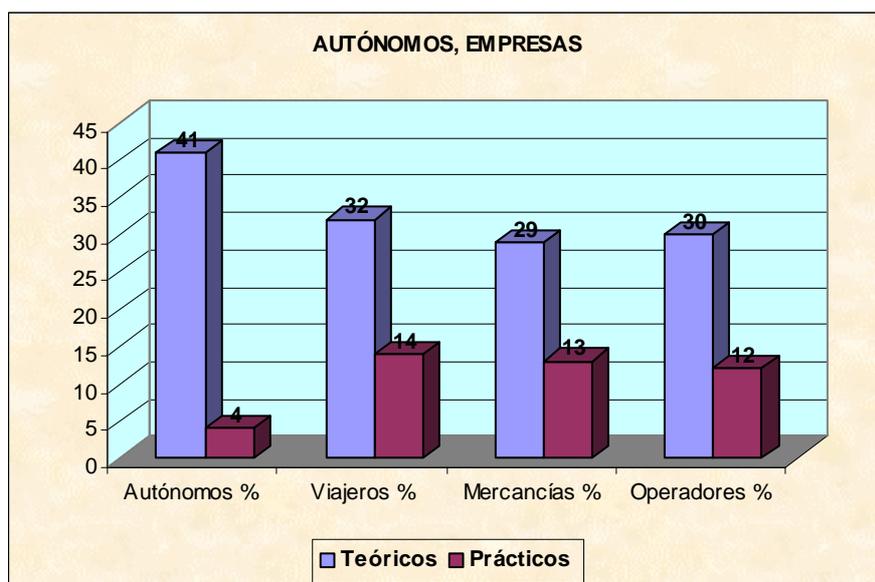
Los conocimientos teóricos son los más señalados por los trabajadores, básicamente por los trabajadores autónomos. Conocimientos prácticos solo son citados en proporciones inferiores al 15% y en el caso de los autónomos, no llegan ni al 5%.

Un sector con trabajadores mayoritariamente por encima de los 40 años es lógico que se perciba con una práctica laboral suficiente, su escasa cultura formativa le lleva a

desconocer las posibilidades de mejora y adquisición de nuevas habilidades que le ofertaría un aprendizaje.

¿QUE ASPECTOS CREE UD. QUE DEBERÍA MEJORAR EL NIVEL DE FORMACIÓN?

	Total %	Autónomos %	Empresas		
			Viajeros %	Mercancías %	Operadores %
Teóricos	29	41	32	29	30
Prácticos	12	4	14	13	12
De los dos	33	20	35	32	33
De ninguno	25	32	19	26	25



El cuestionario incluía una serie de frases cuyo posicionamiento de acuerdo o desacuerdo, permitía obtener información sobre las actitudes de estos trabajadores hacia la formación en el sector.

Dos de las frases señalaban la importancia que tiene la formación, una de ellas ponía el énfasis en su valor para el mantenimiento y la promoción en el puesto de trabajo y, la otra, resaltaba la importancia de adaptarse a los cambios a través de la formación continua.

Las otras dos premisas, formuladas en sentido inverso, señalaban el escaso valor de este tipo de actividades; la primera de ellas aludía a la escasa relevancia que tiene en el sector y la segunda ponía el énfasis en la poca rentabilidad de la actividad formativa.

Lo primero que destaca del conjunto de opiniones emitidas es la actitud, en general favorable, a la formación.

Al analizar las respuestas dadas por los trabajadores autónomos, la necesidad de la formación para la mejora laboral es, de las cuatro frases, la que tiene más posicionamientos de aceptación, de aceptación incluso “entusiasta” ya que casi la mitad de la muestra de este tipo de trabajadores se posicionan como “muy de acuerdo”.

ACTITUDES HACIA LA FORMACIÓN DE LOS TRABAJADORES AUTONOMOS (% Horizontales)

	% Muy de acuerdo	% De acuerdo	% En desacuerdo	% Muy en desacuerdo
En los tiempos que corren la formación es clave para mantenerte y promocionar en tu puesto de trabajo	47	44	6	3
En nuestro sector la formación ha sido y es un tema sin importancia	17	28	35	20
Los cambios que se han producido en los últimos años en el sector hacen más necesaria la formación continua.	38	48	11	3
El dinero que se gasta en formación es dinero tirado o, por lo menos poco rentable.	8	18	47	27

La otra frase que genera acuerdo entre estos trabajadores, aunque no de forma tan rotunda es la que hace alusión a la formación como forma de adaptarse a los cambios.

Considerando las respuestas dadas por los trabajadores en empresas, se comprueba que estos tienen una actitud más favorable aún hacia la formación, tanto en las frases favorables en las que en general se posicionan a favor en proporciones mayores, como en las contrarias en las que se muestran menos conformes.

ACTITUDES HACIA LA FORMACIÓN DE LOS TRABAJADORES DE EMPRESAS (% Horizontales)

	% Muy de acuerdo	% De acuerdo	% En desacuerdo	% Muy en desacuerdo
En los tiempos que corren la formación es clave para mantenerte y promocionar en tu puesto de trabajo	53	40	4	3
En nuestro sector la formación ha sido y es un tema sin importancia	14	28	39	18
Los cambios que se han producido en los últimos años en el sector hacen más necesaria la formación continua.	37	56	6	1
El dinero que se gasta en formación es dinero tirado o, por lo menos poco rentable.	6	11	44	39

Al analizar las respuestas de forma comparativa entre los cuatro tipos de trabajadores que se han estudiado, los empleados de empresas de transporte de viajeros son los más proclives a la formación.

Los empleados de empresas operadoras parecen tener una percepción ligeramente diferente de la formación en el sector; son los que más en desacuerdo se muestran con la expresión: “ En nuestro sector la formación ha sido y es un tema sin importancia”. Para estos trabajadores, en una proporción superior al 60% esta afirmación no responde a lo que ellos creen.

Necesidades Formativas en el Sector del Transporte Público por Carretera.

	Autónomos		Empresas de viajeros		Empresas de Mercancías		Empresas operadoras	
	%Acuerdo	%Desacuerdo	%Acuerdo	%Desacuerdo	%Acuerdo	%Desacuerdo	%Acuerdo	%Desacuerdo
En los tiempos que corren la formación es clave para mantenerte y promocionar en tu puesto	91	9	94	6	82	8	94	6
En nuestro sector la formación ha sido y es un tema sin importancia	45	55	43	57	43	57	37	63
Los cambios que se han producido en los últimos años en el sector hacen más necesaria la formación continua.	86	14	96	4	90	10	94	5
El dinero que se gasta en formación es dinero tirado o, por lo menos poco rentable.	26	74	16	84	20	80	14	86

Necesidades Formativas en el Sector del Transporte Público por Carretera.

En síntesis puede afirmarse que la actitud de una mayoría importante de los trabajadores, tanto de los autónomos como de los empleados, es favorable a la formación. Esta actitud es mucho más rotunda cuando hace referencia al mantenimiento o promoción en el puesto de trabajo, es decir es una actitud positiva y pragmática, su acuerdo se produce mas unánimemente ante la valoración concreta que puede llegar a afectarles.

8.5. La participación en actividades de formación de los trabajadores del sector.

A lo largo de la primera fase la investigación, en el estudio cualitativo de necesidades, se evidenció que el problema con el que se enfrentaban los profesionales de la formación en el sector, estaba básicamente en las dificultades para completar los cursos que programaban, completarlos en su número de alumnos.

La encuesta de forma consistente refleja esa dificultad, analizándola desde la perspectiva del trabajador e, incluso, cuantificándola.

Más de la mitad de los trabajadores autónomos, un 53% declara no tener tiempo para actividades de formación, esa proporción es sensiblemente inferior en los trabajadores por cuenta ajena, pero aún así, en el sector de mercancías y operadores, sobrepasa el 40%.

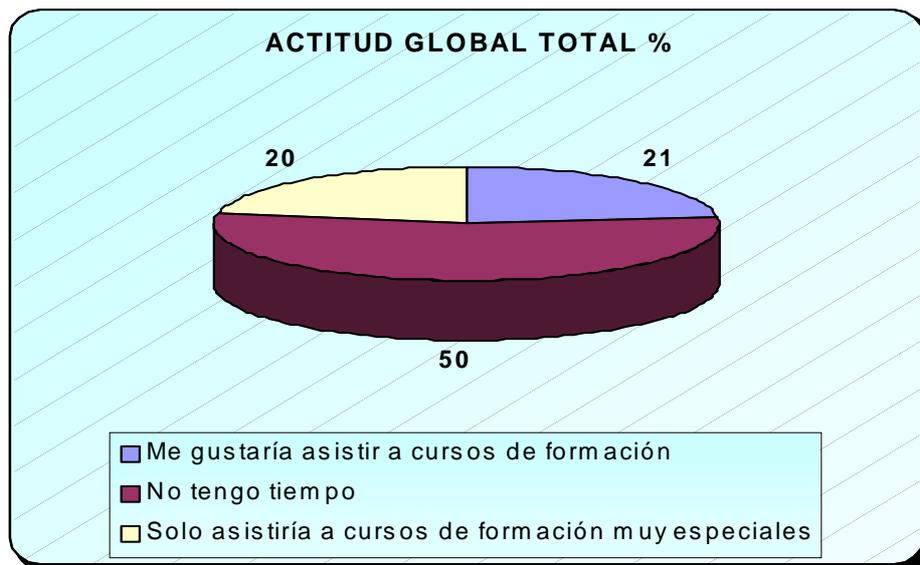
ACTITUDES HACIA LA PARTICIPACIÓN EN ACTIVIDADES DE FORMACIÓN

	Total %	Autónomos %	Empresas		
			Viajeros %	Mercancías %	Operadores %
Me gustaría asistir a cursos de formación	21	18	39	43	45
No tengo tiempo	50	53	35	31	32
Solo asistiría a cursos de formación muy especiales	20	21	20	20	19

Al analizar las respuestas a esta pregunta en función de la edad y ocupación de los trabajadores los resultados confirman lo ya visto en el análisis de otras respuestas.

Los trabajadores más jóvenes son más proclives a la formación que los mayores. Esta situación es muy acusada para los trabajadores autónomos y menos para los

trabajadores en empresa. La ocupación en el caso de los empleados marca también, siendo mas favorable la actitud de los técnicos que la de los conductores.



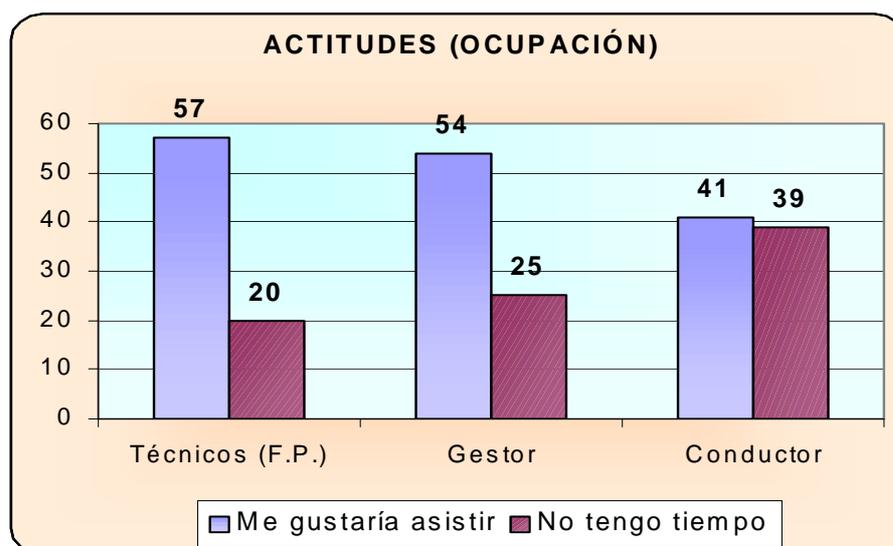
Es evidente que los conductores, los trabajadores más numerosos del sector son los que tienen mayores dificultades para formarse, el hecho de que en un sector donde mas del 75% de los trabajadores (conductores) están con dificultades de tiempo para dedicárselo a la formación, confirma la información recogida sobre la escasa formación en la generalidad del sector.

Los trabajadores jóvenes en empresa se muestran muy favorables a la formación en un 50% lo que señala la proporción más elevada de todos los grupos de edad contemplados.

Es evidente de nuevo, lo ya comentado, edad y formación de base son las dos variables determinantes de las actitudes hacia la formación.

**ACTITUDES HACIA LA PARTICIPACIÓN EN ACTIVIDADES DE FORMACIÓN EN
FUNCIÓN DE LA EDAD Y LA OCUPACIÓN**
(% Horizontales. Falta no responde)

	%Me gustara asistir	%No tengo tiempo	% Solo muy especiales
AUTONOMOS			
-30 años	33	37	23
30-50 años	22	49	21
+50 años	15	61	17
EMPRESAS			
-30 Años	50	29	21
30-50 Años	45	34	21
+50 años	30	48	22
Ocupación			
Técnicos (F.P.)	57	20	23
Gestor	54	25	21
Conductor	41	39	21



8.6. La formación recibida

En términos generales los trabajadores del sector han recibido poca formación a lo largo de su carrera profesional.

Solo e 47% del total de trabajadores ha asistido alguna vez a cursos de formación.

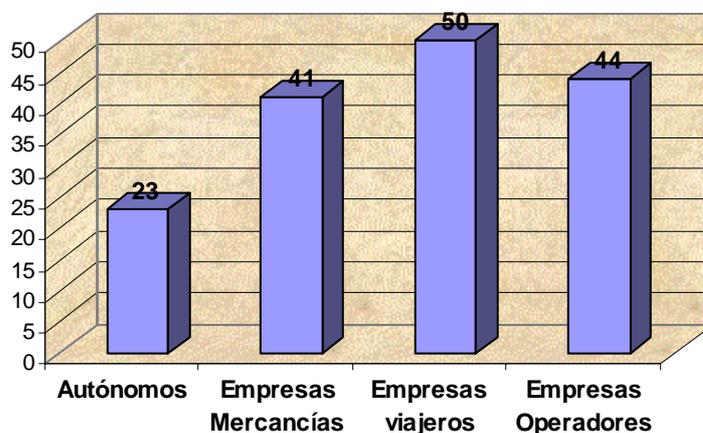
Los autónomos dicen haber participado en alguna actividad en un 52% pero de ese 52% el 29% alude a los cursos de capacitación, cursos que no son de formación para trabajadores del sector si no, cursos de entrada al sector, formación para acceder a la profesión

¿A LO LARGO DE SU VIDA PROFESIONAL HA RECIBIDO FORMACIÓN?

	% Sí han recibido
Total	47
Autónomos	(52) 23 ⁽¹⁾
Empresas Mercancías	41
Empresas viajeros	50
Empresas Operadores	44

⁽¹⁾ En 224 casos citaban la capacitación, es decir solo el 23% se refería a otro tipo de formación.

% sí han recibido



Los empleados en empresas de transporte viajeros son el subgrupo profesional que más ha participado en actividades de formación, los que prestan sus servicios en empresas de mercancías lo han hecho con menos frecuencia.

Analizando las diferentes ocupaciones de los trabajadores por cuenta ajena se destaca el hecho de que los conductores son los que menos han participado en este tipo de actividades.

FORMACIÓN RECIBIDA POR OCUPACIÓN

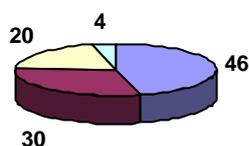
Ocupación	% Sí han recibido formación
Técnico (F.P.)	54
Gestor	56
Conductor	42

El número de cursos o actividades al que han asistido estos profesionales no es elevado. En más de tres cursos o actividades solo han participado un 20% de autónomos y un 22% de trabajadores en empresa. Los trabajadores de empresas operadoras son los que han recibido mayor diversidad de cursos.

Nº de cursos recibidos
(% Horizontales. Falta no responde)

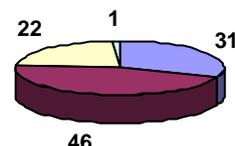
	Solo 1	De 2 a 3	Más de 3
Autónomos	46	30	20
Empresas			
Viajeros	21	57	22
Mercancías	35	45	20
Operadores	30	42	28
Total Empresas	31	46	22

Autónomos



■ Solo 1 ■ De 2 a 3 ■ Más de 3 ■ No responde

Total Empresas



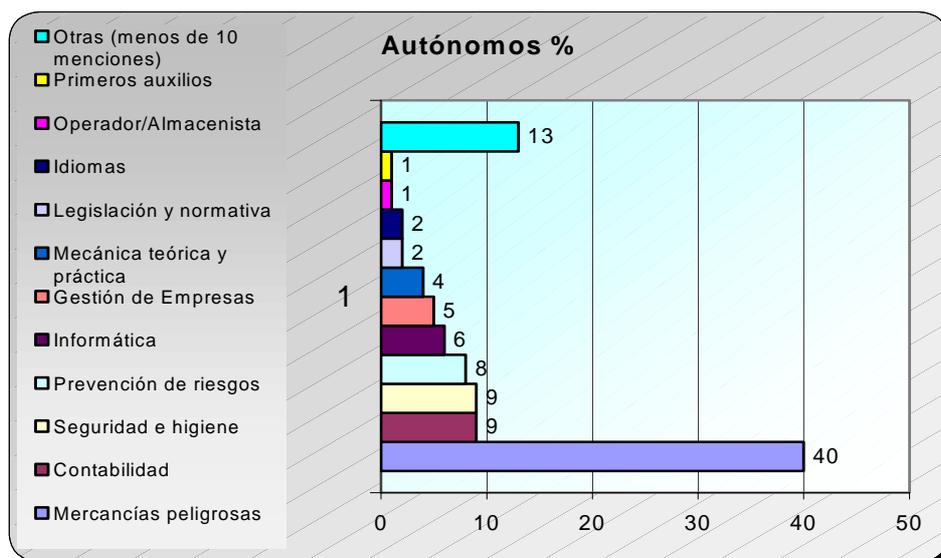
■ Solo1 ■ De 2 a 3 ■ Más de3 ■ No responde

Los temas en los que se han formado los trabajadores del sector son muy variados, en el caso de los trabajadores autónomos son los que reflejan el cuadro siguiente.

La mayoría de las menciones están señalando el curso de mercancías peligrosas, cursos necesarios para acceder a ese tipo de transportes y que, aunque no tan claramente como en la capacitación, está señalando una formación que escapa a lo que estrictamente se considera formación continua, es decir formación para la mejora y adecuación de la actividad profesional que se realiza.

TEMAS EN LOS QUE SE HAN FORMADO LOS TRABAJADORES AUTÓNOMOS CON POSTERIORIDAD AL INGRESO EN LA PROFESIÓN

Autónomos	%	Nº de menciones
Mercancías peligrosas	40	284
Contabilidad	9	68
Seguridad e higiene	9	61
Prevención de riesgos	8	58
Informática	6	34
Gestión de Empresas	5	32
Mecánica teórica y práctica	4	26
Legislación y normativa	2	17
Idiomas	2	17
Operador/Almacenista	1	13
Primeros auxilios	1	10
Otras (menos de 10 menciones)	13	95
Total de menciones	100	715



Necesidades Formativas en el Sector del Transporte Público por Carretera.

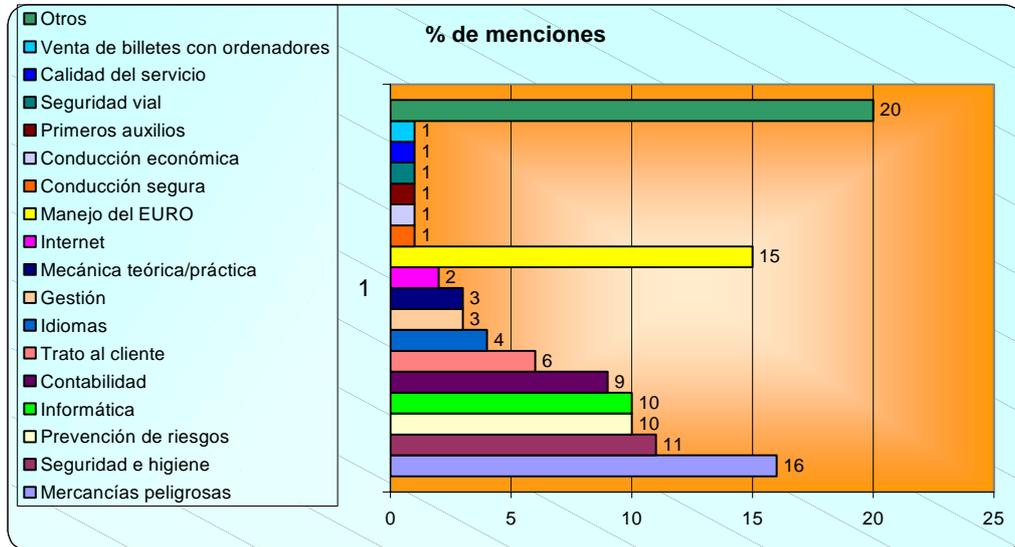
Contabilidad y seguridad e higiene en el trabajo son las actividades formativas realizadas con la mayor frecuencia por este tipo de trabajadores.

Para los trabajadores en empresa la situación es diferente ya que los cursos realizados son mas variados y mas numerosos.

**TEMAS EN LOS QUE SE HAN FORMADO LOS TRABAJADORES EN EMPRESA
CON POSTERIORIDAD AL INGRESO EN LA PROFESIÓN.**

	%	Nº Total de menciones
Mercancías peligrosas	16	164
Seguridad e higiene	11	106
Prevención de riesgos	10	103
Informática	10	100
Contabilidad	9	80
Trato al cliente	6	62
Idiomas	4	47
Gestión	3	34
Mecánica teórica/práctica	3	32
Internet	2	22
Manejo del EURO	15	16
Conducción segura	1	16
Conducción económica	1	16
Primeros auxilios	1	15
Seguridad vial	1	12
Calidad del servicio	1	12
Venta de billetes con ordenadores	1	10
Otros	20	212
Total	100	1.059

Necesidades Formativas en el Sector del Transporte Público por Carretera.



8.7. La gestión de la empresa del autónomo.

Las entrevistas realizadas y los estudios consultados señalaron que el trabajador autónomo del transporte por carretera tenía que, además de la realización de su propio trabajo, gestionar la pequeña empresa que constituía. Esta tarea, añadida a la de por sí compleja y extensa propia del transporte hacía que tuviera serias dificultades para su realización

La gestión del transporte autónomo es cada día mas compleja y requiere un mayor conocimiento de temas administrativos y fiscales. Por esta razón se incluyó en el cuestionario a trabajadores autónomos una pregunta sobre quien llevaba habitualmente la gestión necesaria para su ejercicio profesional. A través de esta pregunta se quería conocer una posible demanda, no expresada hasta este momento, en relación con la formación de las personas, posiblemente miembros de su familia, que asumían esa tarea.

PODRIA UD. DECIRNOS QUIEN ES LA PERSONA O EMPRESA QUE LLEVA HABITUALMENTE LA GESTIÓN QUE NECESITA EL EJERCICIO DE SU ACTIVIDAD PROFESIONAL.(*)

	%
El mismo	19
Su mujer	12
Otro miembro de la familia	4
Una gestoría	64
Un profesional al que paga	15
Otros	7

Suma más de 100 por ser respuesta múltiple.

Necesidades Formativas en el Sector del Transporte Público por Carretera.

El 12% de las mujeres de los transportistas, ellas solas o bien junto a otras personas colaboran en la gestión de la empresa del autónomo. Este 12% de las esposas se ve incrementado por el 4% que hace alusión a otro miembro de la familia que le ayuda en la gestión.

Estas cifras están señalando una minoría, pero minoría importante ya que supera el 10%, de familiares que trabajan de forma directa en la actividad de estos profesionales.

Esta situación refuerza lo visto en la fase primera del estudio en la que una asociación había convocado cursos para esposas de transportistas y habían tenido una importante aceptación.

8.8. demanda de formación

En el cuestionario se incluía una pregunta sobre los temas en los que querían mejorar su nivel de formación. Las respuestas a esta pregunta supone la aproximación más precisa a lo que se denomina la demanda expresada por los trabajadores.

En primer lugar se abordan las demandas de los trabajadores autónomos. El cuadro que sigue estas líneas señala los cursos que han recibido más de cinco menciones. Están ordenados de mayor a menor número de demandas.

DEMANDADOS AUTÓNOMOS (Nº DE MENCIONES)

Cursos	Autónomos
Gestión de Empresas	179
Legislación y normativa	138
Mecánica/Conducción/Circulación	49
Informática	47
Idiomas	26
Seguridad e higiene	22
Nuevas tecnologías	21
Atención al cliente	10
Mercancías peligrosas	9
Manipulación y trato mercancías	7
Internet	6
Otros	36
Total	557

La formación en gestión de empresas es, con diferencia, la demanda más incidente en estos trabajadores. Resulta lógica y consistente con toda la información recogida hasta

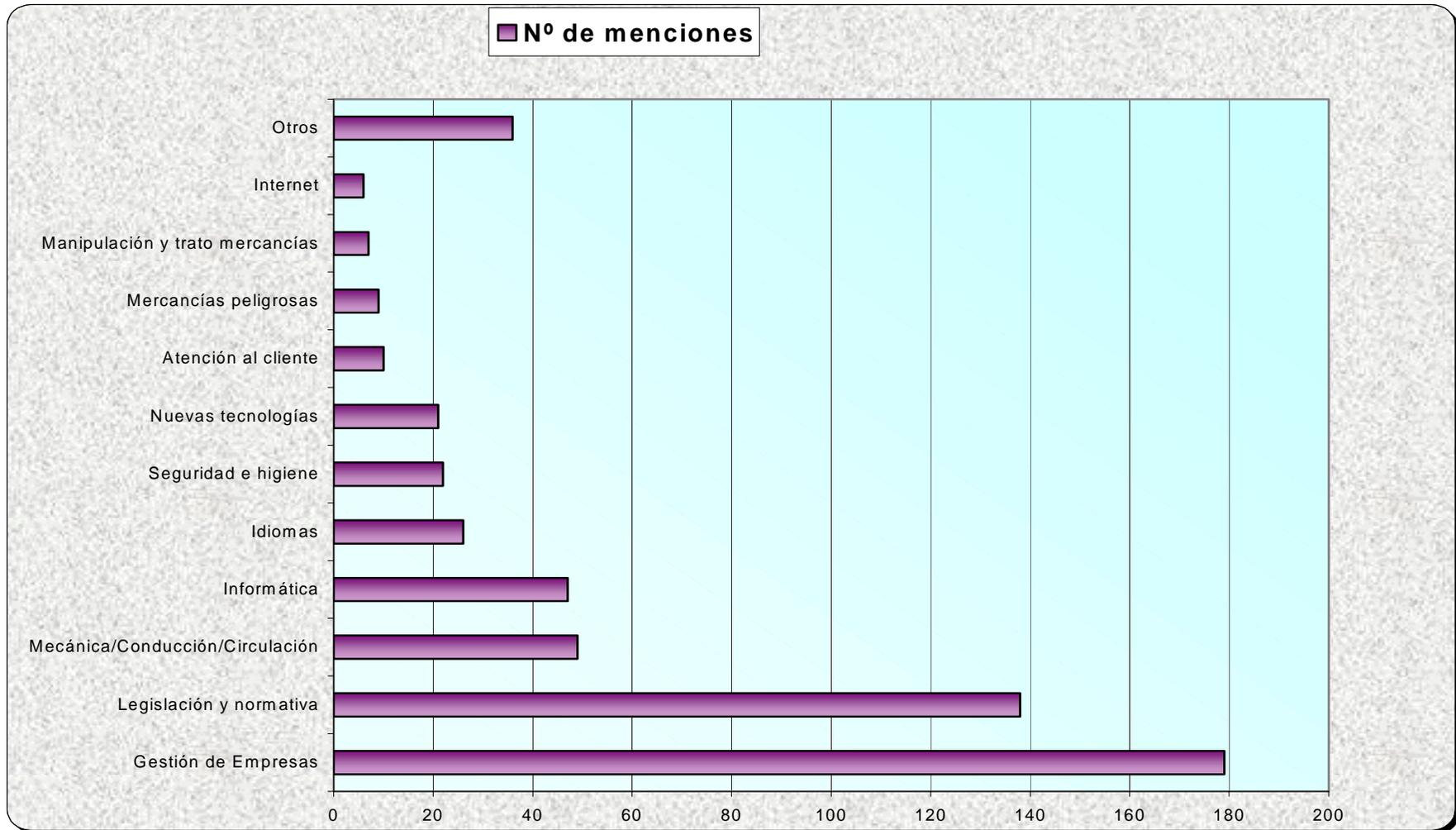
el momento sobre la situación de estos trabajadores y la tarea que desempeñan, básicamente la conducción, pero teniendo que asumir también la gestión de la pequeña empresa que constituyen.

Los cambios que se suceden en la gestión de empresas es posiblemente lo que genera esa necesidad de adecuar sus conocimientos para mantenerse en la actividad. El hecho de que la segunda cita haga referencia a la legislación y normativa acentúa esta necesidad y señala, de forma consistente con lo analizado en la primera parte de este apartado, esas carencias, casi exclusivamente teóricas que señalaban como conocimientos más deficitarios.

Los siguientes temas que citan reciben muchas menos menciones y encajan en los temas recurrentemente mencionados tanto en las entrevistas como en la bibliografía consultada.

Dada la escasa formación continua que han recibido estos trabajadores es normal que su demanda siga centrada en los que podría denominarse “formación básica” ya que su situación es no haber consolidado este nivel primero para poder acceder a cursos o temáticas más sofisticadas o más propias de un sector donde la actividad de formación fuera habitual y estuviera implantada desde hace tiempo.

Necesidades Formativas en el Sector del Transporte Público por Carretera.



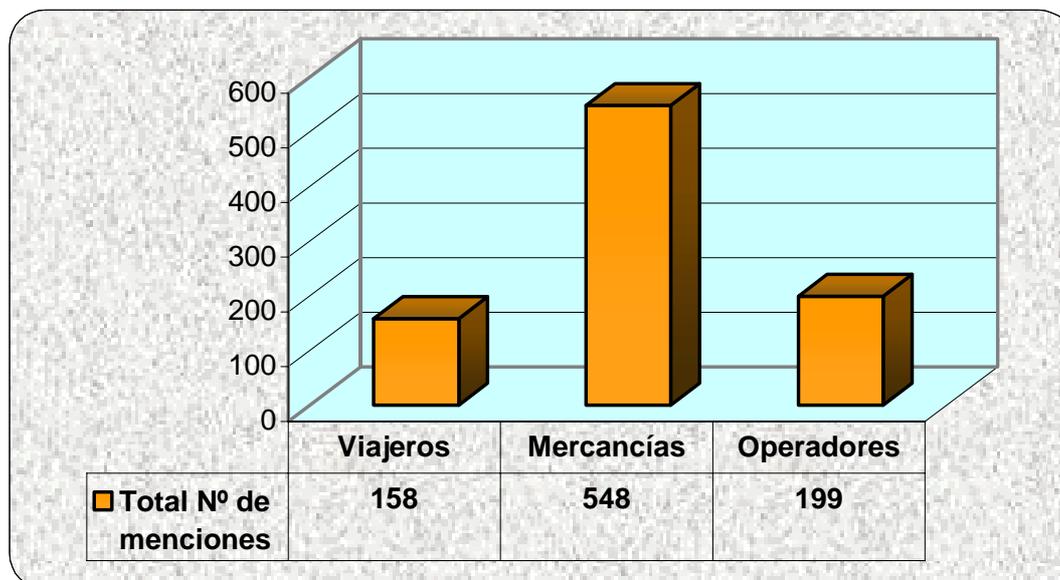
Necesidades Formativas en el Sector del Transporte Público por Carretera.

En el caso de los trabajadores en empresas las demandas son ligeramente más variadas y reflejan un colectivo con una mayor amplitud de tareas, es significativo a este respecto las diferencias que presentan los distintos tipos de empresas en las que prestan sus servicios los trabajadores. Los que lo hacen en empresas operadoras inciden con mas frecuencia en los temas de informática, mientras que son los trabajadores de empresas de viajeros los que con mas insistencia quieren abordar temas relacionados con la atención al cliente.

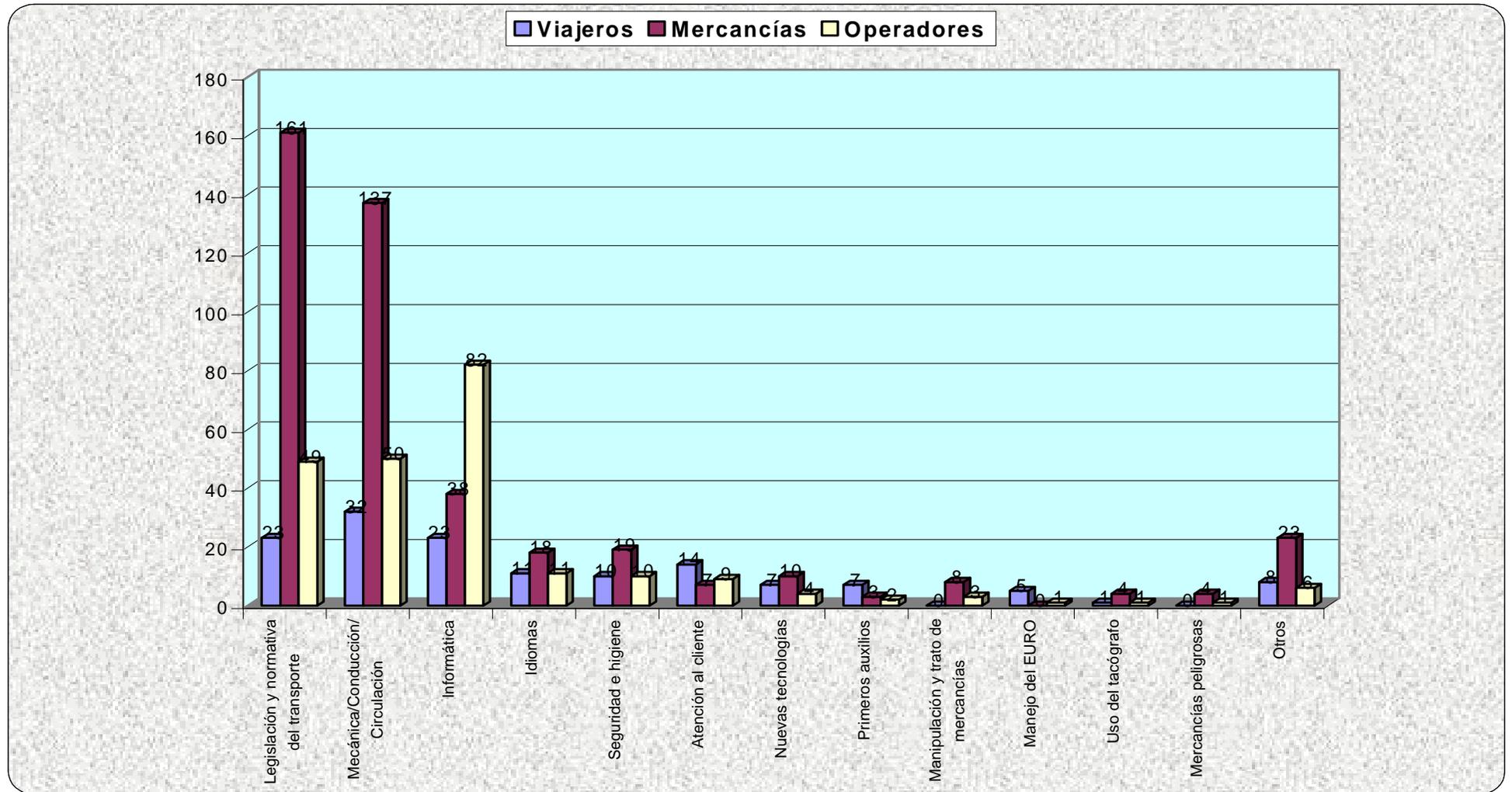
**TEMAS DEMANDADOS EMPRESAS
(Nº DE MENCIONES)**

Temas	Total	Empresas		
		Viajeros	Mercancías	Operadores
Legislación y normativa del transporte	233	23	161	49
Mecánica/Conducción/ Circulación	219	32	137	50
Informática	82	23	38	82
Idiomas	40	11	18	11
Seguridad e higiene	39	10	19	10
Atención al cliente	30	14	7	9
Nuevas tecnologías	21	7	10	4
Primeros auxilios	12	7	3	2
Manipulación y trato de mercancías	11	--	8	3
Manejo del EURO	6	5	--	1
Uso del tacógrafo	6	1	4	1
Mercancías peligrosas	5	--	4	1
Otros	37	8	23	6
Total	905	158	548	199

Necesidades Formativas en el Sector del Transporte Público por Carretera.



Necesidades Formativas en el Sector del Transporte Público por Carretera.



Necesidades Formativas en el Sector del Transporte Público por Carretera.

El cuadro que sigue estas líneas integra todos los cursos demandados con una frecuencia superior a las diez menciones

Temas de formación demandados	
Autónomos	Empresas
• Gestión de Empresas (179)	• Legislación y normativa del transporte (233)
• Legislación y normativa (138)	• Mecánica/Conducción/ Circulación (219)
• Mecánica/Conducción/Circulación (49)	• Informática (82)
• Informática (47)	• Idiomas (40)
• Idiomas (26)	• Seguridad e higiene (39)
• Seguridad e higiene (22)	• Atención al cliente (30)
• Nuevas tecnologías (21)	• Nuevas tecnologías (21)
• Atención al cliente (10)	• Primeros auxilios (12)
	• Manipulación y trato de mercancías (11)

Estos cursos que quedan reflejados en el cuadro son los que puede afirmarse que han tenido una demanda “suficiente”, a partir de ella se ha elaborado el programa de cursos que completan este estudio.

El cuadro que sigue estas líneas refleja los dos tipos de cursos sobre los que ha tratado la encuesta, cursos realizados y cursos demandados. Como puede comprobarse la demanda se corresponde a la oferta recibida. Este hecho refuerza la decisión de la elaboración del programa de cursos sobre la base de los demandados ya que no presentan discrepancias importantes de lo que es la oferta en el sector.

CURSOS DEMANDADOS Y REALIZADOS ORDENADOS EN FUNCIÓN DE SU VOLUMEN DE PETICIONES O DE ENCUESTADOS QUE LOS HAN REALIZADO

Demandados		Realizados	
Autónomos	Empresas	Autónomos	Empresas
• Gestión de Empresas	• Legislación y normativa del transporte	• Mercancías peligrosas	• Mercancías peligrosas
• Legislación y normativa	• Mecánica/Conducción/ Circulación	• Contabilidad	• Seguridad e higiene
• Mecánica/Conducción/Circulación	• Informática	• Seguridad e higiene	• Prevención de riesgos
• Informática	• Idiomas	• Prevención de riesgos	• Informática
• Idiomas	• Seguridad e higiene	• Informática	• Contabilidad
• Seguridad e higiene	• Atención al cliente	• Gestión de Empresas	• Trato al cliente
• Nuevas tecnologías	• Nuevas tecnologías	• Mecánica teórica y práctica	• Idiomas
• Atención al cliente	• Primeros auxilios	• Legislación y normativa	• Gestión
• Mercancías peligrosas	• Manipulación y trato de mercancías	• Idiomas	• Mecánica teórica/práctica
• Manipulación y trato mercancías	• Manejo del EURO	• Operador/Almacenista	• Internet
• Internet	• Uso del tacógrafo	• Primeros auxilios	• Manejo del EURO
	• Mercancías peligrosas		• Conducción segura
			• Conducción económica
			• Primeros auxilios
			• Seguridad vial
			• Calidad del servicio
			• Venta de billetes con ordenadores

8.9. Las respuestas abiertas

En el cuestionario, había una serie de apartados en los que se invitaba al entrevistado a manifestar su opinión o hacer los comentarios que estimara oportuno de forma abierta y sin ningún condicionamiento derivado de la formulación de la pregunta.

Con este espacio se quería obtener reacciones de los entrevistados que permitieran enriquecer la información sobre actitudes y motivaciones de estos trabajadores, como forma de ampliar los resultados y de comparar las posibles diferencias con los trabajadores autónomos y empleados de pequeñas empresas.

Los comentarios recogidos están señalando, en una importante proporción, la misma situación vista en la fase cualitativa y las entrevistas: Victimización y ausencia de tiempo para la formación.

Es obvio que los trabajadores del sector tienen la percepción, como por otro lado es común a cualquier trabajador de sectores con fuerte carga laboral, de no tener tiempo para más actividad que la desempeñada con la realización de su tarea, pero en los numerosos comentarios que explicitan, surge la convicción latente de que la formación no es importante, no lo es porque no se interioriza como una “necesidad” del propio trabajador, se percibe como “algo más”, un añadido para el que otros elementos como tiempo y remuneración son básicos.

En unas ocupaciones como las que se están estudiando, esta situación que se describe es perfectamente lógica y equiparable a la de cualquier trabajador de ese nivel ocupacional y formativo. Esta situación marca, por lo tanto, las dificultades y los obstáculos con los que van a encontrarse los cursos o programas de formación continua que quieran implantarse en el sector.

La otra característica que se deduce de los comentarios expresados en los cuestionarios es la de la victimización del trabajador, sentimiento de maltrato, de estar

Necesidades Formativas en el Sector del Transporte Público por Carretera.

desempeñando una actividad en la que se le explota y se le exigen unos esfuerzos por encima de, fundamentalmente, su remuneración.

Este aspecto está, nuevamente en consonancia con lo visto en las entrevistas. Puede deducirse que es una característica general en el sector que nuevamente aporta datos de interés para la actividad formativa.