



OFERTA DE FORMACIÓN EN EL TRANSPORTE POR CARRETERA.

Retos de la Directiva 2003/59/CE

Fundación CETMO

ASETRANS-GIRONA

Ambito de aplicación de la Directiva

ACTIVIDAD DE CONDUCCIÓN DE:

- NACIONALES DE UN ESTADO MIEMBRO
- NACIONALES DE ESTADOS TERCERO QUE TRABAJEN PARA UNA EMPRESA ESTABLECIDA EN UN ESTADO MIEMBRO.

QUE EFECTUEN LA ACTIVIDAD DE TRANSPORTE POR CARRETERA.

- Con vehículos para los que sean precisos los permisos:
 - C1, C1+E, C o C+E
 - D1, D1+E, D o D+E

ASETRANS-GIRONA



EXENCIONES (Art. 2)

La conducción de vehículos generalmente exentos de este tipo de regulación: Vehículos lentos, fuerzas armadas, protección civil, bomberos, pruebas, casos de urgencias, enseñanza, etc...

(f) Transporte no comercial de viajeros.

(f) Transporte de bienes de carácter particular.


Entendemos que en ambos casos estamos hablando de servicios particulares y no de servicios privados complementario. Lo contrario desvirtuaría absolutamente el sentido de la norma ya que dejaría fuera multitud de conductores. (616.244 autorizaciones MPC -ligeros y pesados- y 1340 VPC para 209.714 MPC y 36.670 VD). Datos *mfom.es* 18-06-2004.

Sería bueno poder aclarar este tema en la transposición (incluyendo claramente el transport privado complementario).

ASETRANS-GIRONA



Cualificación y Formación inicial (Art. 3)

 Se establecen dos sistemas que en realidad son tres:

- **MODELO CAP:**
 - **CUALIFICACIÓN INICIAL:** CURSO DE 280 HORAS. (20 de conducción individual, de las que 8 pueden ser en Simulador). Examen: Una pregunta de cada tema.
 - **CUALIFICACION INICIAL ACELERADA:** CURSO DE 140 HORAS. (10 de conducción individual, de las que 4 pueden ser en Simulador).
- **MODELO SOLO EXAMEN:** Teórico de 4 horas y Práctico de 90 minutos + 30 minutos (que pueden ser en Simulador). Habilitaria para el CAP igual que la cualificación inicial.

Retos del modelo de formación inicial

- PRIMERA DECISIÓN IMPORTANTE: ¿QUE SISTEMA SE ADOPTARÁ EN ESPAÑA?
 - Desde el punto de vista de las empresas de transporte, lo que se precisan son **profesionales bien formados.**
 - A priori parece más adecuado para la formación de los conductores el seguir una formación reglada, ordenada y encaminada al transporte más que pasar una especie de “oposición” a conductor profesional que es lo que parece el examen que establece la Directiva.
 - De todas formas, una formación CAP poco adaptable a la compatibilidad laboral puede desincentivar el **cambio de sector** para los trabajadores que una vez iniciada la vida laboral se integrarían en el transporte si se pudieran preparar con más flexibilitat para un examen. (Sistema actual de los permisos).
 - Deberíamos escoger entre habilitar y ordenar una red de centros que impartan los cursos de formación inicial o crear un complejo sistema de exámenes. (4 horas de teoría y 2 horas de práctica por alumno).
 - Creemos que si la formación de un curso de cualificación inicial es correcta, atractiva y eficaz, es preferible a crear un sistema que busca superar una prueba.

ASETRANS-GIRONA



Retos del modelo de formación inicial

- ¿QUIEN Y COMO DEBE DECIDIR EL SISTEMA A IMPLANTAR EN ESPAÑA?
 - La primera de las cuestiones a afrontar es la de la competencia para tomar la decisión.
 - Hay múltiples Administraciones implicadas en el tema que podrían reclamar su competencia para intervenir: **Fomento** (Ha negociado la Directiva, es competente en Transportes), **Interior** (competencias en seguridad vial y permisos, dispone de estructura de examinadores), **Educación** (relación con la Formación Profesional), **Trabajo** (el CAP permite el acceso a una profesión, contrato en prácticas –formación continua de los trabajadores-, etc...).
 - Habrá que ver también cual es el papel de las Comunidades Autónomas en el ámbito de sus competencias, tanto en Transporte, como en Educación como en Trabajo.
 - Tal vez sería interesante crear un Organismo Sectorial de la Formación en el Transporte donde intervengan todos los actores afectados, para establecer un consenso sobre el sistema de formación inicial y continua del transporte por carretera.
 - Este Organismo debería diseñar el sistema y crear un Plan de formación específico y definitivo con un gran acuerdo entre todo los implicados.

ASETRANS-GIRONA



Retos del modelo de formación inicial

¿COMO HAY QUE FINANCIAR LA FORMACIÓN INICIAL?

- Sin duda el sector sería partidario de hacer frente a la creación de un sistema de centros de formación de futuros conductores profesionales, que facilitarían formación inicial y que serían punto de referencia para formaciones específicas en transporte (almacenaje, carretillas, ADR, COMERCIALIZACIÓN, CALIDAD, etc...).
- El sistema francés es claro. La imposición de una tasa de 100 € sobre la matriculación de cada vehículo pesado sería una idea a valorar para crear un sistema parecido aquí. Fiscalidad finalista.
- Primero habría que diseñar el sistema antes de pensar en la financiación.

ASETRANS-GIRONA



Retos del modelo de formación inicial

¿COMO CONECTAR FORMACIÓN Y EMPRESA?

- Es importante que las empresas sepan donde acudir para reclutar conductores con garantías de una formación adecuada en transporte por carretera.
- Es importante que los trabajadores sepan que formandose en transporte por carretera tienen una conexión directa con los empresarios que necesitan de sus servicios.
- En la actualidad esto no existe de forma clara. Se intentó tiempo atrás firmando un convenio entre organizaciones empresariales, autoescuelas, sindicatos, Departament de Treball i Direcció General de Transports, pero sin éxito.
- Las organizaciones empresariales del transporte tienen un papel importante en este aspecto para poner en contacto de forma natural a los trabajadores formados en sus centros con las empresas.
- Las organizaciones empresariales organizan la poca formación específica que hay hoy en el sector del transporte. Tienen experiencia, conocimientos, estructura en todo el territorio y capacidad de hacer seguir un empleo a la formación impartida. Sería importante conectarlo con la formación que respecto de los permisos imparten las autoescuelas y unir la complementariedad de ambos sistemas sin crear competitividades perturbadoras.

FORMACIÓN CONTINUA OBLIGATORIA

- ❶ SISTEMA CLARO Y DEFINIDO EN LA DIRECTIVA (Art. 3, 1, b):
 - Asistencia obligatoria a un curso.
- ❷ FINALIDAD:
 - Actualizar conocimientos esenciales para el ejercicio de la función de conductor.
 - Énfasis especial en la seguridad en la carretera y la racionalización del consumo de carburante.
- ❸ LUGAR DE IMPARTICIÓN: Centro de Formación autorizado del Estado miembro donde se tenga la residencia normal o en el que trabajen.
- ❹ CONTENIDO: Cursos de 35 horas cada 5 años y por periodos mínimos de 7 horas (1 día/año). Puede incluir prácticas en simuladores.

ASETRANS-GIRONA



Retos de la Formación Continua Obligatoria

- ❁ **DESIGNACIÓN DE CENTROS DE FORMACIÓN:** Misma problemática que en el caso de la Formación Inicial, pero tal vez es más claramente responsabilidad de Fomento al tener sobre todo relación con las funciones de la actividad de conductor. Las organizaciones empresariales tienen capacidad y facilidad para organizarlos, conociendo las necesidades de las empresas y de los trabajadores en activo.
- ❁ **FINANCIACION:** Sistema de Formación Continua apoyado por algún medio de fiscalidad finalista relacionado con el transporte.
- ❁ **CONTENIDO DE LA FORMACIÓN:** Establecer un contenido mínimo común por medio del Organismo Sectorial de la Formación en el Transporte.
- ❁ **MEDIOS:** Formación de profesorado tanto en formación inicial como continua. Han de tener conocimientos didácticos y pedagógicos. En prácticas: experiencia como conductores profesionales o como instructores de vehículos pesados. Habrá que organizar formación de formadores.

ASETRANS-GIRONA



UTILIZACIÓN DE SIMULADORES DE CONDUCCIÓN EN LA FORMACIÓN

- Previsto expresamente en la Directiva:
 - CAP INICIAL: 8 horas
 - CAP INICIAL ACELERADA: 4 horas
 - FORMACIÓN CONTINUA: Prevista la utilización.
 - Adecuado para simular situaciones imposibles de desarrollar en condiciones normales con vehículos de carretera.
 - CEFTRAL dispone de un simulador montado en un trailer.

ASETRANS-GIRONA





ASETRANS-GIRONA



ASETRANS-GIRONA

La utilización de simuladores de conducción puede dar contenido real a la quinta consideración de la exposición de motivos de la Directiva en el sentido que la modernidad de la profesión de conductor habría de suscitar entre los jóvenes un interés por el dicho oficio, lo cual habría de contribuir a la contratación de nuevos conductores en una época de escasez.

ASETRANS-GIRONA



GRACIAS POR SU ATENCIÓN



ASETRANS-GIRONA