López Leza Consultores
www.lopezlezaconsultores.com

FACTOR HUMANO EN LAS EMPRESAS DE TRANSPORTE DE CARRETERA

CLAVES PARA IDENTIFICAR Y DAR RESPUESTA A LOS PROBLEMAS ACTUALES

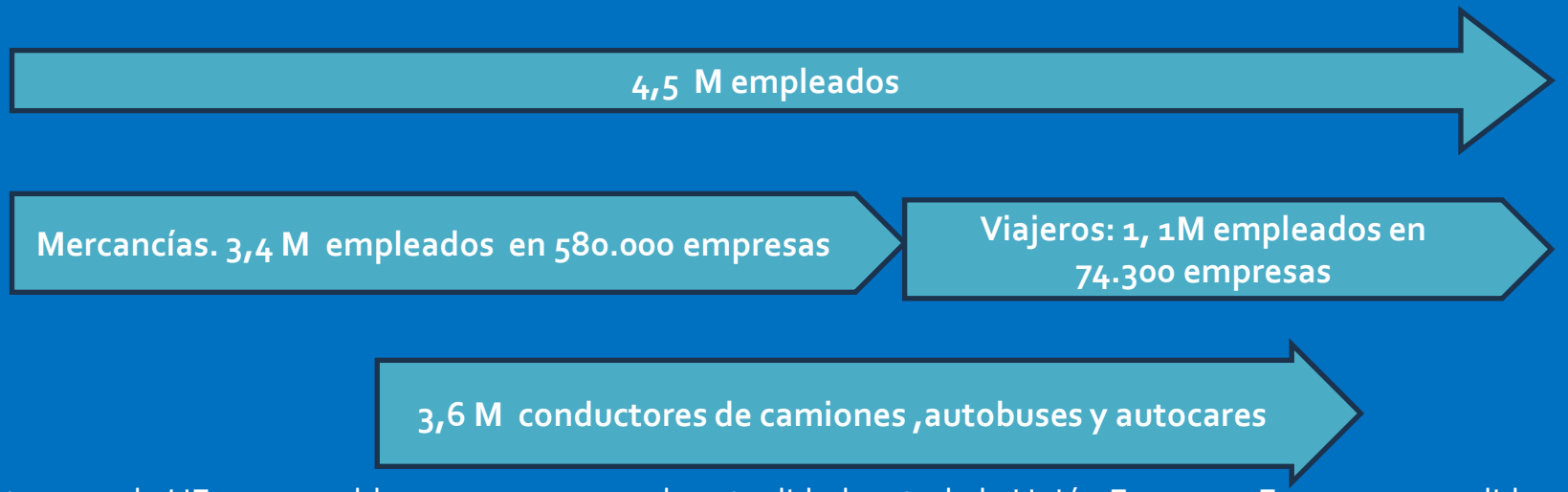
Fundació Cercle d'Infrastructures

19 Septiembre 2024. Barcelona

Factor Humano. Empleo. Empresas de transporte por carretera

- El sector del transporte por carretera es: El **mayor empleador** de la industria del transporte:

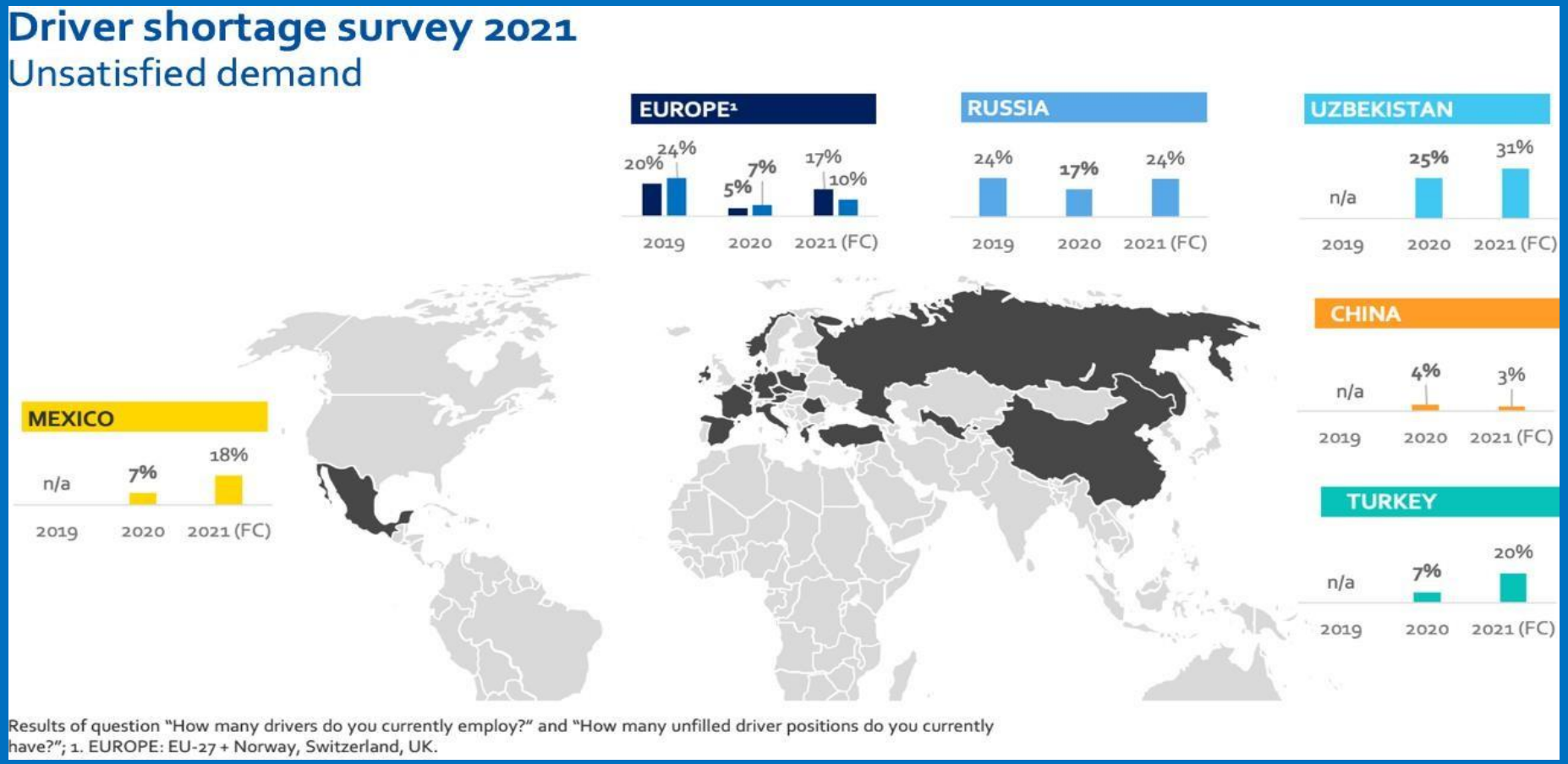
The EU Road Tranport IRU. 2024



- La escasez de conductores en la UE es un problema muy grave en la actualidad en toda la Unión Europea. Empeora a medida que el número de conductores próximos a su jubilación es mayor que el número de los conductores que se incorporan a la profesión. El problema fundamental es la falta de relevo generacional.
- Aumenta la presión para abordar las causas de la escasez de conductores y aumentar el atractivo de la profesión.
- Sin olvidar el déficit en otros puestos en talleres, gestión de tráfico….
- Dignificación del conductor profesional. Contribuir a la sensibilización y reconocimiento de los conductores profesionales como "trabajadores esenciales".

Factor Humano. Diagnóstico. Empresas de Transporte por carretera

Escasez de conductores de autobuses y autocares es un problema generalizado. Datos Globales y Europa 2021



7 % de puestos de trabajo de conductores de autobuses y autocares estaban vacantes en 2021 en Europa en los países encuestados

7%

Driver Shortage Global Report IRU 2022

Factor Humano. Diagnóstico. Empresas de Transporte por Carretera

Aumento de la escasez de conductores de autobuses y autocares a medida que se ha ido recuperando la demanda

- En Europa, la escasez de conductores de autobuses y autocares sigue aumentando constantemente, tras el período de Covid.

- Aumentó del 5% (previo Covid) al 7% en 2021, 8% en 2022 y al 10% en 2023.

- Factores que han contribuido al aumento:
  - La recuperación de la actividad del sector.
  - Conductores que cambiaron de profesión durante la pandemia no han vuelto al sector.
  - No se ha abordado eficientemente la atracción de jóvenes.

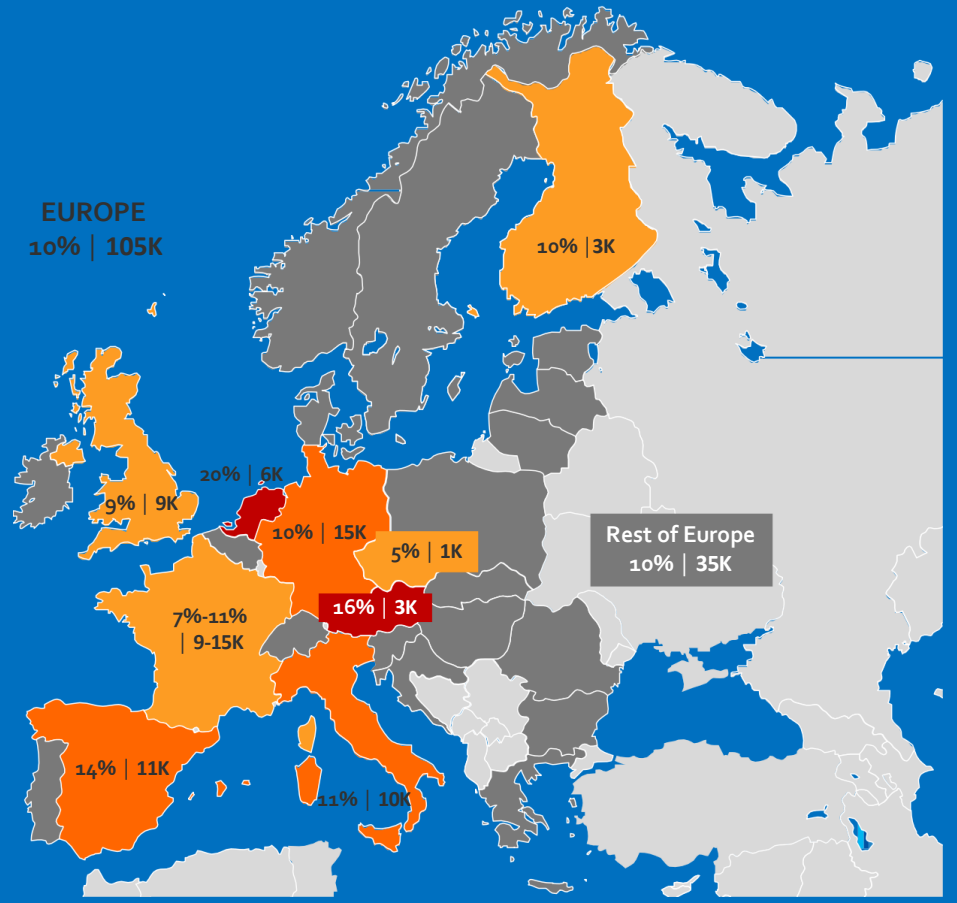
- Menos conductores jóvenes se han formado y accedido a la profesión, debido a la bajada actividad, lo que ha repercutido negativamente en el atractivo de la profesión.
- Al mismo tiempo que, conductores antiguos jubilados no han sido reemplazados por nuevos profesionales

Driver Shortage Global Reports IRU 2022 y 2023

Factor Humano. Diagnóstico. Empresas de Transporte por Carretera

Escasez de conductores de autobuses y autocares . Datos en Europa 2023

Vacantes 105.000 puestos de conductores. 10% del total.



Driver Shortage Global Report IRU 2023

Factor Humano. Diagnóstico. Empresas de Transporte por Carretera

Aumento de la escasez de conductores de autobuses y autocares.

Aumento de la escasez de conductores

- Vacantes 105.000 puestos de conductores. 10% del total de puestos. Predicción 2028: 275.000.000 puestos de conductores quedarían vacantes.
- Más del 82% de las empresas sufren dificultades graves, o muy graves, para cubrir puestos de conductor.
- En algunas regiones los servicios de transporte público no están garantizados por falta de conductores. Reducción de la productividad, aumento de los costes de personal, reducción de márgenes y competitividad de las empresas.

Driver Shortage Global Report IRU 2023

Factor Humano. Diagnóstico. Empresas de Transporte por Carretera

Claves en el aumento de la escasez de conductores de autobuses y autocares

Representación de jóvenes:

- La profesión también tiene una población envejecida:

- Menos del 3% de los conductores de autobús y autocar están por debajo de los 25 años.

- El 56% de los conductores se encuentra en la franja de entre 25 a 55 años y un 41% son mayores de 55 años. Situándose la edad media de los conductores en 50 años.

Driver Shortage Global Report IRU 2023

Conductores no europeos:

- Sólo el 5% son conductores de terceros países.

- Los países con excedente de mano de obra pueden contribuir a cubrir el déficit de conductores.

Representación de mujeres :

- Sólo un 16 % de los conductores de autobuses y autocares son mujeres

- Por debajo del promedio general de la industria del transporte (22%) y del promedio de población activa (46%) en Europa.

Consecuencias. Carencia de conductores

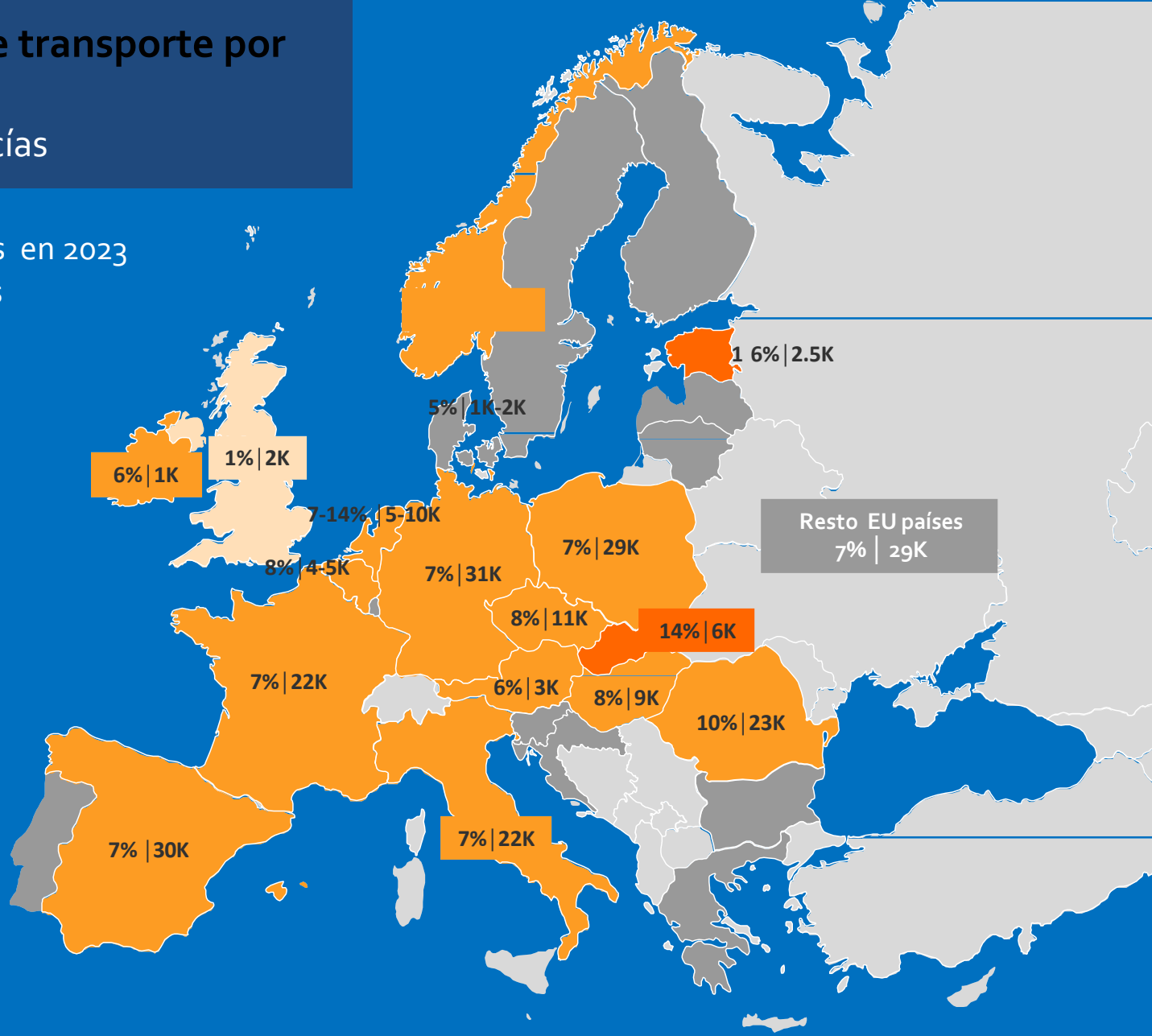
- 75% de operadores no puede ampliar su negocio para satisfacer la demanda.
- 57% de los operadores se enfrentan a mayores costes por la escasez de conductores
- 48% de los operadores se enfrenta a una productividad en declive.
- Reducción de la productividad, aumento de los costes de personal,, reducción de márgenes y competitividad de las empresas.

Factor Humano. Diagnóstico. Empresas de transporte por carretera

Vacantes de conductores mercancías

% de vacantes de conductores mercancías en 2023
Número de vacantes de conductores
2023

Vacantes 233.000 puestos de conductores. 7% del total.



Driver Shortage Global Report IRU 2023

Factor Humano. Diagnóstico. Empresas de Transporte por Carretera

Claves en el aumento de la escasez de conductores de transporte de mercancías

Representación de mujeres y jóvenes

- Sólo un 4%de los conductores de autobuses y autocares son mujeres . Por debajo del promedio general de la industria del transporte (22%) y del promedio de la población activa (46%) en Europa.
- La profesión también tiene una población envejecida. Menos del 5% de los conductores están por debajo de los 25 años.

Conductores no europeos

- Sólo el 9% ,son conductores de terceros países.
- Los países con excedente de mano de obra podrían ayudar a cubrir la brecha de conductores.

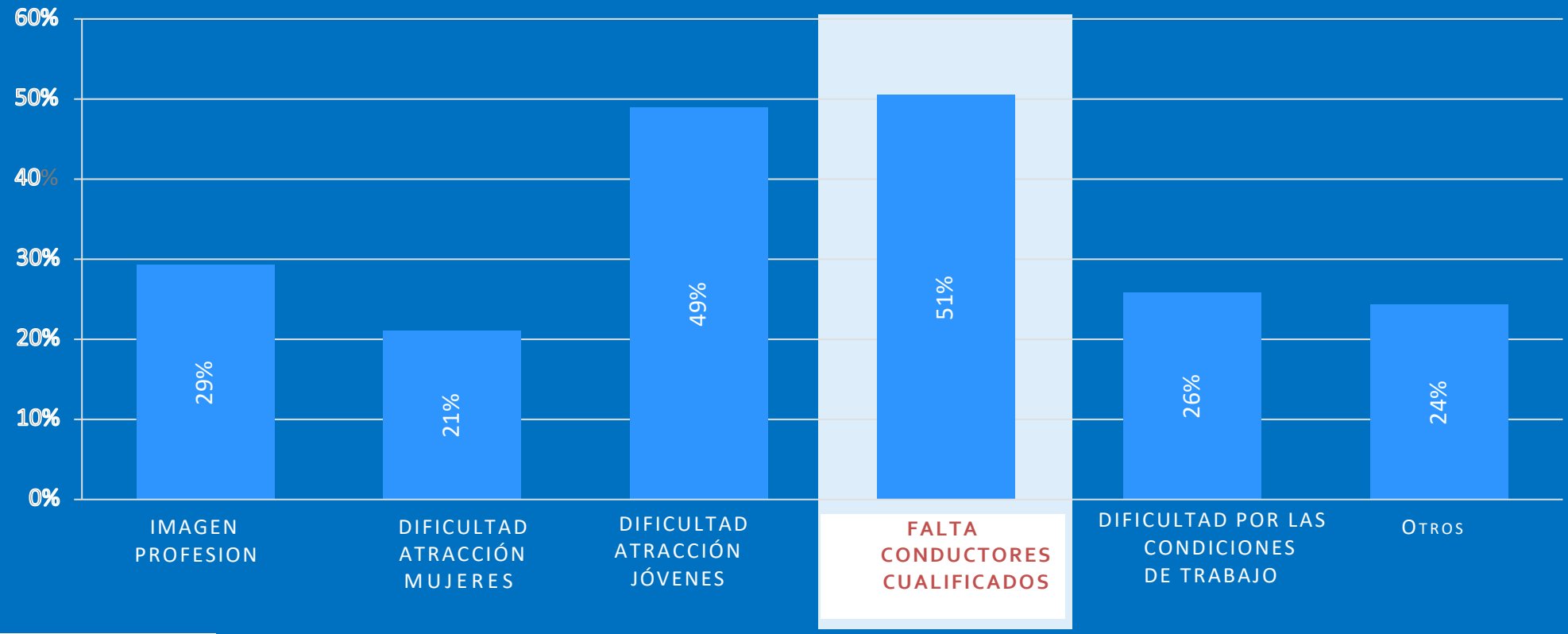
Consecuencias. Carencia de conductores

- 75% de operadores no puede ampliar su negocio para satisfacer la demanda.
- 62% de los operadores se enfrentan a mayores costes para los conductores
- 52% de los operadores se enfrenta a una productividad en declive

Driver Shortage Global Report IRU 2023

Factor Humano. Diagnóstico. Empresas de Transporte por Carretera

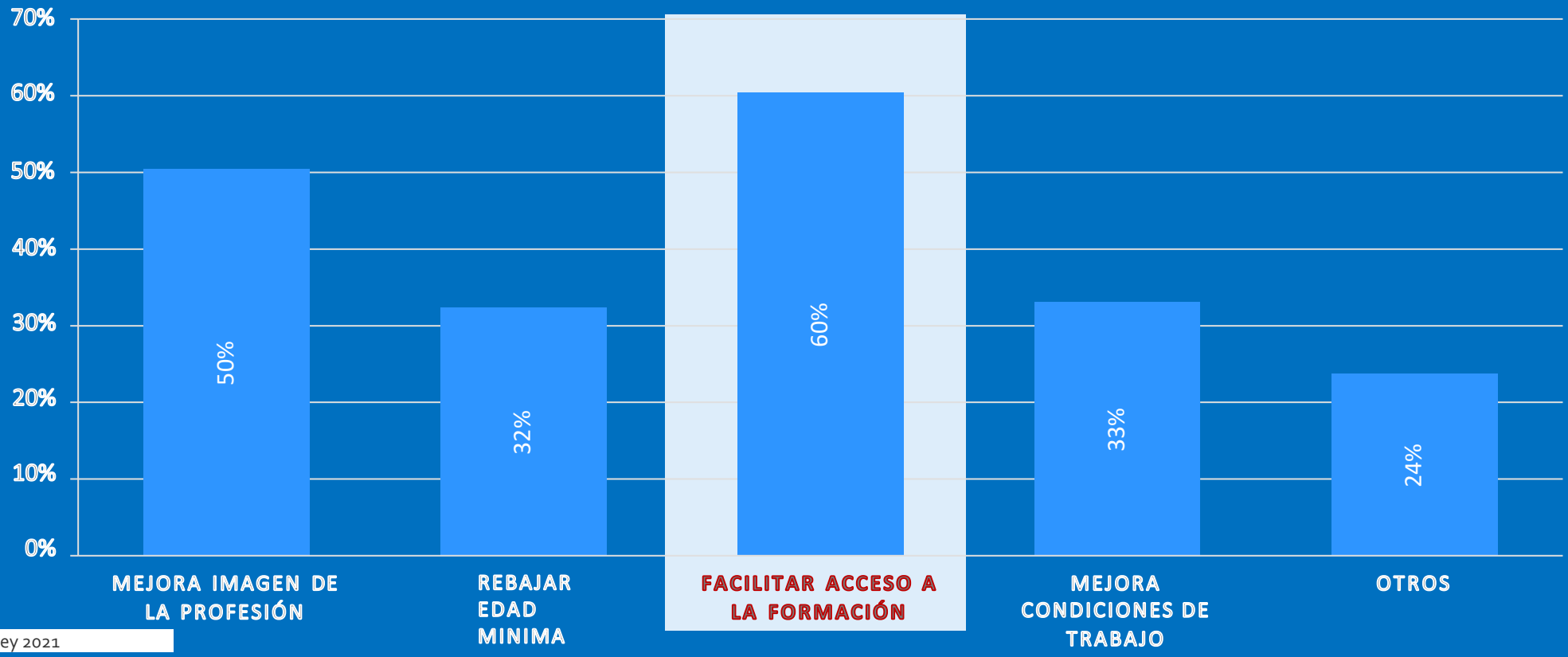
Claves de la falta de conductores, en opinión de los operadores de transporte autobús y autocar



.IRU survey 2021

Factor Humano. Diagnóstico. Empresas de Transporte por Carretera

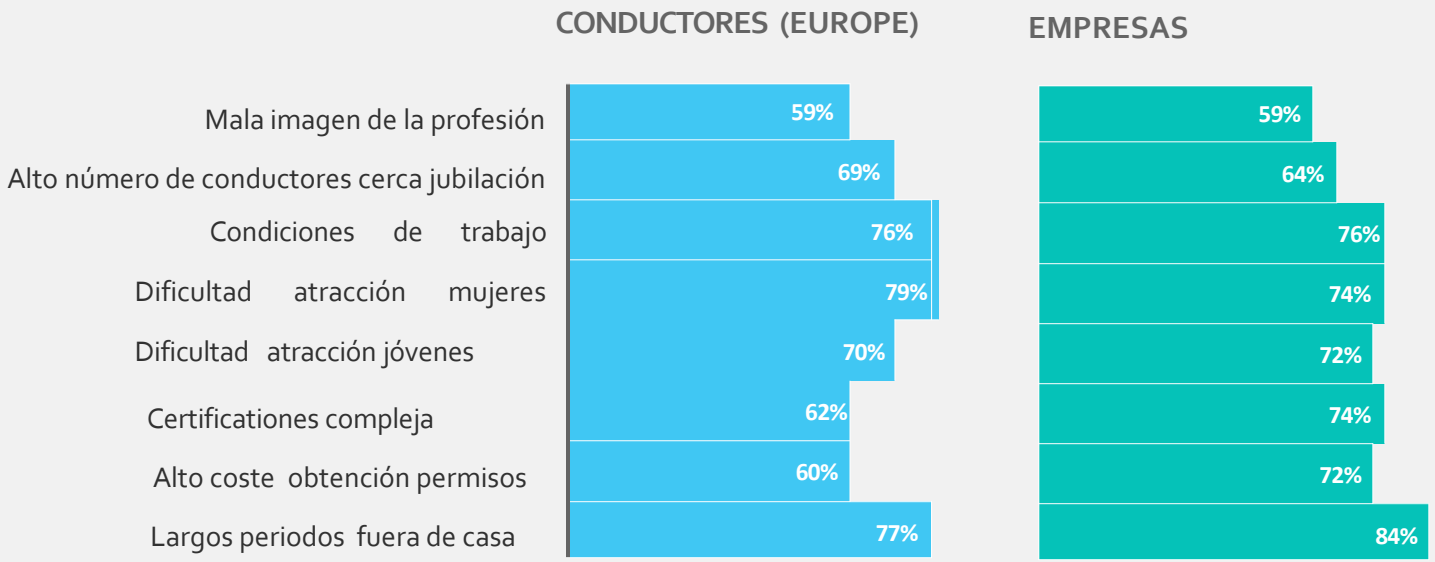
Medidas que deberían adoptarse en opinión de los operadores de transporte autobús y autocar



IRU. Survey 2021

Factor Humano. Diagnóstico. Empresas de Transporte por Carretera

Principales razones de la falta de conductores. Transporte de mercancías



IRU survey 2018. Truck Driver Shortage

Factor Humano. Propuestas. Empresas de Transporte por Carretera

Propuestas para dar respuesta a la escasez de conductores. Grupo de Expertos CPC

- Nueva Directiva (UE) 2022/2561 cualificación inicial y formación continua de los conductores de transporte de mercancías y viajeros fue adoptada formalmente por el Parlamento Europeo y el Consejo el 14 de diciembre de 2022.
- Publicada en el DO L 330 de 23 de diciembre de 2022, p. 46-69
- Entró en vigor (y, por tanto, derogó la Directiva 2003/59/CE, cuya última modificación la constituye el Reglamento (UE) 2019/1243) el 12 de enero de 2023).
- Se instituyó un Comité de expertos- Cualificación Profesional de Conductores- CPC:
  - Asiste a la Comisión en el seguimiento de la implementación de la Directiva CPC, así como en la preparación de actos delegados y cualquier modificación futura de la Directiva CPC.
  - Ayuda a la Comisión en relación con la aplicación de la legislación, los programas y las políticas existentes de la Unión.
  - Contribuye en la preparación de actos delegados y en la preparación de propuestas legislativas e iniciativas políticas.
  - Coordinar con los Estados miembros, intercambiar opiniones.

Factor Humano. Propuestas. Empresas de Transporte por Carretera

Propuestas para dar respuesta a la escasez de conductores. Grupo de Expertos CPC

- Vigente desde enero 2023.
- Contribuye indirectamente a promocionar la adopción de medidas que palien la escasez de conductores.
- **Importante debate: La Directiva CPC ¿ Una barrera para acceder a la profesión de conductor de autobús y camión?.**
- La Directiva CPC no sólo mejora la seguridad vial sino que también confiere a la profesión de conductor un nivel de calidad y un cierto estándar generalmente apreciado.
- Considerando (7) de la Directiva (UE) 2022/2561 (= considerando (5) de la Directiva 2003/59/CE):
  - "Más concretamente, la obligación de poseer una cualificación inicial y de seguir una formación periódica tiene como objetivo mejorar la seguridad vial y la seguridad del conductor, incluso durante las operaciones realizadas por el conductor con el vehículo parado. Además, el carácter moderno de la profesión de conductor debería despertar el interés de los jóvenes por la profesión, contribuyendo a la contratación de nuevos conductores en un momento de escasez. "

Factor Humano. Propuestas. Empresas de Transporte por Carretera

Propuestas para facilitar el acceso a la profesión. Unión Europea. **Edades**

- Por lo tanto, la Directiva CPC se concibió como un instrumento para ayudar a atraer a más conductores jóvenes y cualificarlos y nunca como una barrera para ingresar a la profesión.

- La realidad demuestra que sólo el 3% de conductores de autobuses y autocares son menores de 25 años. Holanda tiene la representación más alta con un 6%. Italia la más baja con un 1%.

- Existen en Europa una diversidad de edades de acceso a la profesión de conductores de transporte de viajeros y mercancías.

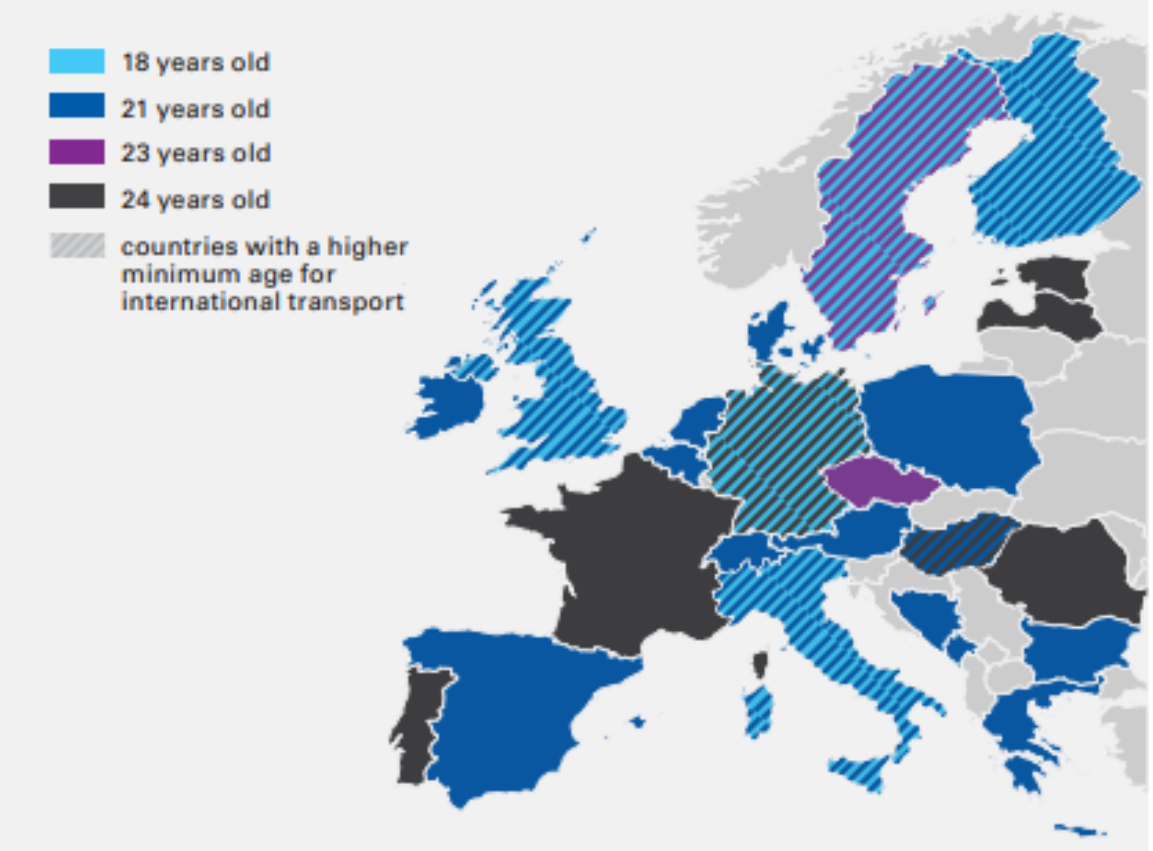
- Un factor importante a tener en cuenta para atraer a los jóvenes es que la decisión de elegir una profesión en algunos países de la Unión Europa se toma a una edad en la que todavía no es posible obtener el permiso de conducción profesional, por lo que se excluye el acceso directo como conductor profesional.

Factor Humano. Propuestas. Empresas de Transporte por Carretera

Propuestas para facilitar el acceso a la profesión. Unión Europea. **Edades.**

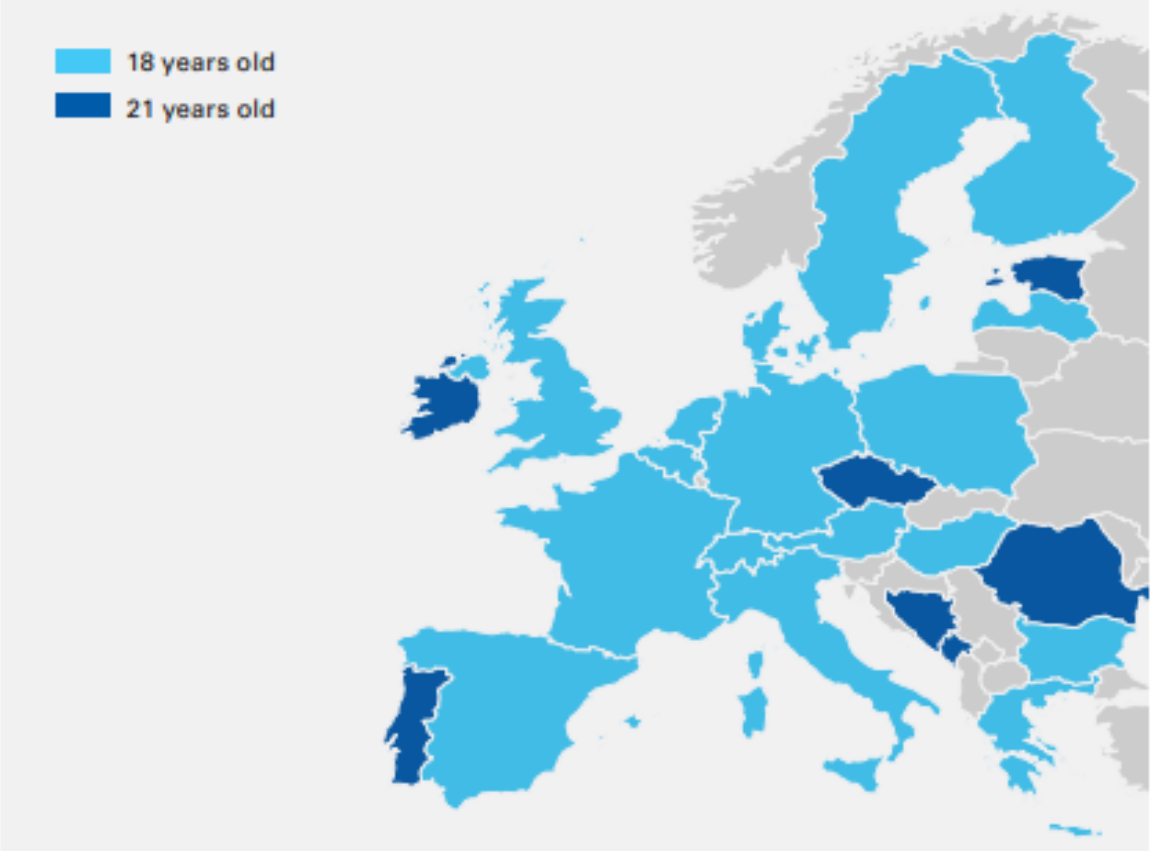
Passenger transport

Minimum driver age (national and international)



Goods transport

Minimum driver age (national and international)



Factor Humano. Propuestas. Empresas de Transporte por Carretera

.

Propuestas para facilitar el acceso a la profesión. Unión Europea. **Edades**

- El 1 de marzo de 2023, la Comisión Europea (CE) publicó su propuesta de nueva Directiva sobre el permiso de conducción de la UE (COM(2023)127), por la que se modifica la Directiva (UE) 2022/2561 sobre la formación de conductores CPC y el Reglamento (UE) 2018/1724 del Parlamento Europeo y del Consejo, y se deroga la actual Directiva 2006/126/CE sobre el permiso de conducción. El 27 de febrero de 2024, el pleno del Parlamento Europeo votó su posición. El 5 de diciembre de 2023, el Consejo adoptó su posición común ("orientación general") sobre la revisión de la Directiva sobre el permiso de conducción de la UE. Actualmente en proceso de aprobación.

- El informe del PE alinea efectivamente la edad mínima para conducir para los conductores profesionales en la Directiva sobre el Permiso de Conducir de la UE con la edad mínima establecida para obtención del CAP. Por lo tanto, aclara que la edad mínima para conducir para los conductores profesionales es de 18 años para las categorías C, CE, D1 y D1E y de 21 años para las categorías D y DE para el transporte nacional e internacional, siempre que posean un CPC.

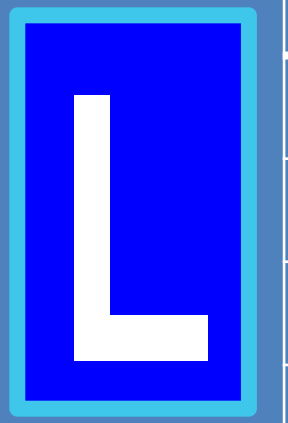
- Propuesta reducir la edad mínima para obtener permisos de categoría C a 17 años si van acompañados de un conductor experimentado. La conducción acompañada a los 17 años es un régimen que se aplica actualmente en algunos Estados miembros para los permisos de categoría B .

Factor Humano. Propuestas. Empresas de Transporte por Carretera

Propuestas para facilitar el acceso a la profesión. España. **Edades. Novedades en la obtención de permisos D**

"D"

CONDUCTORES/AS DE AUTOCAR



Edad	Cualificación	Restricciones
18	Inicial **Ordinaria** CAP – 280 horas	Circular por **España**. **Sin pasajeros** sin restricción. **Con pasajeros** en trayectos de **50 Km**.
20	Inicial **Ordinaria** CAP – 280 horas	Circular por **España**.
21	Inicial **Ordinaria** CAP – 280 horas	
21	Inicial **Acelerada** CAP – 140 horas	Trayectos de **50 Km**.
23	Inicial **Acelerada** CAP – 140 horas	

Real Decreto 971/2020, de 10 de noviembre, por el que se modifica el Reglamento General de Conductores, aprobado por Real Decreto 818/2009, de 8 de mayo

Factor Humano. Propuestas. Empresas de Transporte por Carretera

Propuestas para facilitar el acceso a la profesión. Unión Europea. **Edades**

- Cuando los Estados miembros de la UE reduzcan o hayan reducido la edad mínima para los conductores de autobuses y autocares a 18 años a nivel nacional, permitirles hacerlo independientemente del número de kilómetros recorridos (es decir, eliminar la limitación de distancia de 50 km actualmente aplicable para el transporte de pasajeros).

- Cuando los Estados miembros de la UE establezcan o hayan establecido la edad mínima en 18 años, los conductores de autobuses y autocares que cumplan dichos requisitos de edad deben poder realizar operaciones transfronterizas en dichos Estados miembros.

- Requisitos de escalonamiento en los permisos de conducción: el Consejo en consonancia con el Parlamento Europeo, apoya la propuesta de la Comisión Europea de eliminar algunos requisitos de escalonamiento. Por ejemplo, supresión de la exigencia de un permiso C o D para obtener un permiso CE o DE.

- Propuesta de ampliar el ámbito de aplicación del permiso de conducción D1 para incluir los vehículos de transporte de viajeros de 22+1 plazas.

- Temas en discusión entre el Parlamento Europeo y Consejo que deberán resolverse en el nuevo período legislativo europeo 2024-2029.

Factor Humano. Propuestas. Empresas de Transporte por Carretera

Propuestas para facilitar el acceso a la profesión. España. Formación de acceso

- **FORMACION PROFESIONAL: RD 555/2012 que establece el Título de TÉCNICO EN CONDUCCIÓN DE VEHÍCULOS DE TRANSPORTE POR CARRETERA. 2.000 horas.**

- Hoy por hoy, la FP no está cumpliendo con el propósito de su denominación. Los alumnos no finalizan el ciclo obteniendo las habilitaciones y competencias necesarias para ejercer profesionalmente como conductor/a. Es más, pueden finalizar sin tener los permisos de circulación necesarios para conducir un vehículo. Más horas de conducción.

- **FORMACIÓN DUAL:** Nuevamente, lo expuesto en el párrafo anterior, impide esta modalidad. Edad de los alumnos/as.

- **TMVI0108** (**Certificado de profesionalidad de conductor de Autocar**).

- Empresas del sector solicitan: Una especialidad que integre Permisos (C o D) + CAP INICIAL + plus de prácticas en conducción. Una nueva especialidad formativa, relacionada o no con el catálogo SEPE, que contemple más horas prácticas de conducción individual, y aquellos otros contenidos fundamentales en el desarrollo de competencias iniciales esenciales para el acceso a la profesión de conductor/a de autobús/autocar (camión). ¿ Qué contenidos?. A debate.....

Factor Humano. Propuestas. Empresas de Transporte por Carretera

Propuestas para facilitar el acceso a la profesión de conductores de terceros países. Unión Europea.

Algunos **terceros países** parecen tener un excedente de conductores profesionales de camiones y autobuses.

- Directiva (UE) 2022/2561 . Artículo 9, apartado 2: Los conductores nacionales de terceros países que estén empleados o utilizados por una empresa establecida en un Estado miembro obtienen la cualificación inicial en el Estado miembro en el que está establecida la empresa o en el Estado miembro que expidió un permiso de trabajo para a ellos.

- Como regla general, todos los conductores de la UE sean o no nacionales de la UE, deberían tener el mismo nivel de conocimientos y habilidades. Por eso todos deben obtener su cualificación en la UE.

- No se reconocen los Certificados de Aptitud Profesional emitidos por terceros países, por no cumplir con los requisitos de la Directiva CPC. Especialmente , por carecer del conocimiento sobre el entorno regulatorio en la UE (requerido en virtud del inciso 2 de la sección 1 del Anexo I de la Directiva CPC). Es necesario repetir todo el programa de formación para obtener una cualificación profesional de la UE.

- PROYECTOS EUROPEOS:
  - STEER2EU Estudio abril de 2024 a febrero de 2025.
  - Proyecto Skilled Driver Mobility for Europe. Migration Partnership

Factor Humano. Empresas de transporte por carretera

Propuestas para facilitar el acceso a la profesión de conductores de terceros países. Proyectos **STEER2EU+ SDM4EU**

- El objetivo del estudio Steer2EU es obtener información sobre los **métodos y prácticas para emplear conductores de terceros países** en toda Europa.
- El estudio informará a los responsables de la toma de decisiones de la UE sobre las **actuales políticas de integración de conductores de terceros países de los Estados miembros.**
- Se mapearán las prácticas tanto de los miembros de la UE como de terceros países, centrándose en las mejores prácticas demostradas. identificará **obstáculos y desafíos para el reconocimiento de las cualificaciones de los conductores profesionales de terceros países en los Estados miembros de la UE**.
- Por último, se organizará un **Workshop final** para presentar las conclusiones del estudio y compartir las mejores prácticas con los operadores y representantes de los Estados miembros.
- Para los conductores de autobuses, se estudiarán los siguientes 20 países: - Suiza y el Reino Unido - Nueve países no pertenecientes a la UE: Albania, Andorra, Bosnia-Herzegovina, Macedonia del Norte, Moldavia, Montenegro, Serbia, Turquía y Ucrania - Cinco países actualmente cubiertos por el Programa de Asociación de Talentos de la UE de la DG HOME: Marruecos, Túnez, Egipto, Bangladesh y Pakistán. Se estudiarán otros cuatro terceros países no incluidos en la lista anterior. Propuestas para incluir países de interés.

Factor Humano. Empresas de transporte por carretera

Propuestas para facilitar el acceso a la profesión de conductores de terceros países. Proyectos **STEER2EU+ SDM4EU**

- Tarea 1 – Mejores prácticas: recopilar una visión general de las prácticas en los Estados miembros de la UE para contratar conductores profesionales de autobuses y camiones de terceros países. Se destacarán las mejores prácticas y sus métricas subyacentes (por ejemplo, estadísticas de empleo exitoso a tiempo completo, plazos de proceso).
- Tarea 2 – Análisis de deficiencias: Reunir los requisitos legales necesarios para obtener certificaciones y/o licencias profesionales de conductores de autobuses, autocares y camiones en terceros países seleccionados. Luego se compararán con los requisitos correspondientes del Certificado de Competencia Profesional (CPC) de la UE (Directiva (UE) 2022/25611). Se espera que esto dé como resultado una visión general de las **lagunas en materia de formación y habilidades** que pueden necesitar colmarse antes de que un conductor con un certificado o licencia profesional de un tercer país pueda trabajar en la UE.
- Tarea 3 – Taller: Al final del proyecto, se organizará un taller en Bruselas para **presentar el resultado del estudio Steer2EU** a un público más amplio. La audiencia incluirá partes interesadas públicas y privadas de los Estados miembros de la UE y de terceros países.

Factor Humano. Empresas de transporte por carretera

Propuestas para facilitar el acceso a la profesión de conductores de terceros países

- Introducir un mecanismo de **evaluación similar para el reconocimiento de la competencia profesional** de los conductores de terceros países (CPC). Para cubrir cualquier posible laguna en los conocimientos y capacidades de los conductores de terceros países, debe introducirse una formación adicional en competencias (entre 24 y 35 horas). Estos deben abarcar las normas específicas de la UE, las nuevas tecnologías y la seguridad vial y, en su caso, la conducción por la izquierda, con un examen que debe superarse, de conformidad con las condiciones establecidas en la Directiva de la UE sobre la formación de conductores.

- Ampliar las facilidades ofrecidas a los candidatos de la **categoría B para realizar exámenes fuera de su Estado miembro de residencia** de la UE en un Estado miembro de la UE en el que dominen el idioma, también a los candidatos a conductores profesionales de camiones, autobuses y autocares (categorías C1/C1E, C/CE, D1/D1E y D/DE).

- Debate sobre la renovación de permisos de conducción para terceros países. Debe basarse en una **definición revisada de "residencia normal",** que permita a los conductores solicitar la residencia normal basándose no únicamente en vínculos profesionales. Añadir "durante al menos 185 días en cada año calendario debido a vínculos personales u ocupacionales".

- La propuesta de la CE se dirige únicamente a los permisos de conducción de terceros países, lo que por sí solo no permite el acceso a la profesión en la UE.

- Modificación de la Directiva CPC

Factor Humano. Empresas de transporte por carretera

Propuestas para facilitar el acceso a la profesión de conductores de terceros países. Pool del Talento de la Unión Europea

- La propuesta de la CE de introducir un marco de la UE para facilitar el reconocimiento de los permisos de conducción de terceros países fue apoyada por el Parlamento Europeo, ampliándola para incluir también a los CPC. El informe del Parlamento Europeo proponía introducir el requisito de que la CE adopte un acto delegado que establezca las condiciones, los criterios y las metodologías para evaluar si un certificado CPC o equivalente de un tercer país está en consonancia con las reglas, procedimientos y normas de seguridad vial de la UE. Después de esto, también se pide a la CE que adopte una decisión de ejecución para decidir qué certificado CPC de un tercer país o equivalente puede intercambiarse con un CPC de la UE tras la finalización de la formación adicional (hasta 35 horas).

- **Pool del Talento de la Unión Europea:** El nuevo PE debe adoptar su informe final antes del inicio de las negociaciones del diálogo tripartito.
  - Noviembre 2023. Adopción Comisión Europea del Paquete de Movilidad de Habilidades y Talentos, que incluye una nueva propuesta de Reglamento por el que se establece **el Pool de Talento de la UE.**
  - Primera plataforma de la UE destinada a facilitar la conexión de solicitantes de empleo cualificados de terceros países con vacantes en ocupaciones con falta de profesionales en los Estados miembros de la UE. Procedimientos de inmigración acelerados.
- Se enumeraron las profesiones del transporte de mercancías y pasajeros, que incluyen mecánicos de vehículos de motor, reparadores y conductores de camiones y autobuses pesados
- Solo los puestos vacantes incluidos en la lista de ocupaciones escasas en toda la UE se pueden transferir a la plataforma Talent Pool.

Factor Humano. Empresas de transporte por carretera

Propuestas para facilitar la retención de conductores UE

- "COM recibe muchas quejas de los conductores (¡no de los operadores!) de que, en particular, la formación periódica que deben realizar para conservar su CPC es una completa pérdida de tiempo, ya que no aprenden nada nuevo. Se dice que los conductores de mayor edad y con más experiencia no se plantean volver a la profesión si (primero) tienen que recibir toda la formación necesaria.

- El problema no parece ser la exigencia de la formación en sí sino la forma en que se lleva a cabo."

❖ ¿ Cómo mejorar la formación continua?

- Racionalizar, simplificar y adaptar la formación de los conductores a las nuevas tecnologías de los vehículos . Añadir nuevos elementos formativos que la práctica ha demostrado que son necesarios para seguir mejorando la seguridad de la conducción de los conductores profesionales, por ejemplo: conducción ecológica, conducción defensiva y sistemas de asistencia a la conducción..... A debate¡¡¡¡¡

- Trasladar al certificado de competencia profesional (CPC) determinados elementos específicos de formación pertinentes enumerados en la Directiva sobre el permiso de conducción de la UE y eliminar los elementos de formación que hayan quedado obsoletos para evitar la duplicación..... A debate¡¡¡¡¡

Factor Humano. Empresas de transporte por carretera

Propuestas para facilitar el acceso a la profesión de las mujeres

- Iniciativa de la Comisión Europea: DG MOVE. Ambassador for Diversity in Transport.
- Financiación destinada a campañas o programas para mejorar las tasas de participación femenina.
- Promover la educación, la formación y el desarrollo del liderazgo para las mujeres en el sector del transporte.
- Organización múltiples eventos como " Oportunidades profesionales para mujeres en el transporte de pasajeros: de empleadas a gerentes".
- Encuestas revelaron cinco barreras clave, a partir de las cuales se han identificado cinco puntos de entrada para la acción que podrían permitir el progreso intersectorial en el reclutamiento y la retención de mujeres, así como mejorar el equilibrio de género en el nivel de liderazgo:

  - Estereotipos de género para determinados empleos, especialmente los técnicos
  - Culturas laborales discriminatorias
  - Falta de flexibilidad laboral y de servicios de guardería
  - Techos de cristal invisibles y opciones profesionales restringidas
  - Falta de equidad de género y su relación con una mayor diversidad, y cambio cultural

- gender_imbalance_in_the_transport_sector_a_toolkit_for_change.pdf (sum4all.org)
- Women Driving Change report: Stories, insights and solutions | IRU | World Road Transport Organisation

Iniciativas para promover la profesión

Ayudas de diversa índole desde:

- ayudas para cubrir los costes de permisos de conducción y cualificación como:
  - En Holanda los interlocutores sociales del sector del transporte y la logística cuentan con un fondo de formación conjunto (SOOB1) desde 1973. Los empresarios pueden acceder a varios subsidios del SOOB para cubrir los costes de capacitación de los conductores (hasta un 75 % de subsidio).
  - El fondo de formación de SOOB también ofrece un subsidio de formación personal de hasta 3.000 EUR por año a cualquier persona que trabaje en el sector del transporte y la logística para cualquier formación que le permita mejorar sus competencias profesionales o aprender otras nuevas.
  - Sistemas similares en Italia, Francia (Cuenta Personal de Formación). Es una cuenta personal donde los empleados acumulan hasta 500 EUR por año trabajado (proporcional a la jornada laboral), hasta un máximo de 5.000 EUR.
  - En España, distintas CC.AA. y algún ayuntamiento han puesto en marcha distintas líneas de ayudas para facilitar la obtención de los permisos habilitantes para el acceso a la profesión de conductor de autobuses, si bien de forma variada y sin coordinación entre estas administraciones. Las medidas y las cuantías de ayudas difieren enormemente.
- Ayudas para facilitar el acceso a la formación:
  - App Be Driver: conectar a los solicitantes de conductores, empresas de transporte y academias de formación de conductores, permitiendo entre otras facilidades: minimizar el tiempo de espera para obtener su licencia y titulación: Formación
  - Formación y exámenes en lenguas extranjeras: Bélgica, Dinamarca , Alemania..
- Ayudas para favorecer el acceso de los conductores de terceros países (no pertenecientes a la UE) a la profesión de conductor, formas de contratar a un extranjero que aún no tenga un certificado professional válido (CPC) y no sea residente en España .

Factor Humano. Empresas de transporte por carretera

Iniciativas para promover la profesión. Informe Confebus.

CC.AA./Provincia.	Tipo de ayuda
Alicante	Ayudas del Ayuntamiento para jóvenes residentes para sacarse cualquier carnet
Asturias	Permiso D: 1.500€ para jóvenes (18-30 años) registrados en el Sistema Nacional de Garantía Juvenil
Cantabria	200€ para jóvenes que quieran sacarse carnet (D incluido)
Castilla y León	Convenio con las principales asociaciones del sector para para subvencionar con hasta 1.800 euros la obtención del permiso de conducir y del Certificado de Aptitud Profesional (CAP)
Cataluña	A través del SOC de Catalunya, se subvenciona la obtención del carnet D + CAP para desempleados
Comunidad de Madrid	Cheque de 600€ para obtener permiso de conducir D
Extremadura	Bono formación de 1.300 euros para el carnet tipo D
Galicia	Desde el 24 de enero y hasta el próximo 30 de septiembre 2024, los jóvenes pueden solicitar ayuda de 1.300 euros para sacarse carnet D.
Islas Baleares	A través del SOIB, convocatoria de formación gratuita para personas ocupadas y desempleadas a través de autoescuelas que incluye preparación para examen de carnet de conducir D, tasas de tráfico y CAP
La Rioja	Préstamos para que jóvenes obtengan permiso de conducir profesionales
Málaga	Ayudas del Ayuntamiento por 100€ para sacarse cualquier carnet de conducir
Murcia	Ayudas para que desempleados obtengan carnet de conducir autobuses
Navarra	Dos líneas de ayudas para obtener carnet de conducir y CAP inicial

CONSIDERACIONES FINALES (1)

- El déficit de conductores ha adquirido un carácter progresivamente estructural en toda Europa.
- Es necesario reconocer las exigencias de la profesión de conductor. El sector requiere de profesionales con suficientes cualificaciones.
- El desequilibrio entre la oferta y la demanda de conductores en transporte de viajeros en autobús y autocar se ha agravado con la recuperación de la economía, situándose el déficit según IRU en un 10% en Europa con una previsión de un 24% en 2028.
- El déficit de conductores en transporte de mercancías en Europa es menor que el de viajeros, situándose en un 7% pudiendo alcanzar un 17% en 2028.
- El envejecimiento demográfico de los conductores, y la falta de atracción de los jóvenes por el sector inciden gravemente en la profesión de conductores. Propuestas sociales dirigidas a anticipar la jubilación de los conductores redundarán en una mayor gravedad de la situación.
- El transporte de viajeros parece encontrar más problemas en la cualificación de los conductores. La escasez de conductores de autobuses y autocares se debe en primer lugar a la falta de conductores cualificados, seguida de las dificultades para atraer a los jóvenes a la profesión.
- Muchas empresas consideran que los conductores nuevos sin experiencia que acaban de obtener su licencia y su Certificado de Aptitud Profesional no están suficientemente formados y capacitados.

CONSIDERACIONES FINALES (2)

- Por tanto, es muy importante resaltar que el déficit de conductores que se registra no solo constituye un problema de escasez de su oferta, sino de falta de conductores cualificados preparados y fiables. Por tanto, es necesario ir al fondo de la cuestión y abordar el desequilibrio laboral debido a que las competencias y cualificaciones demandadas por las empresas no concuerdan con las ofrecidas por los potenciales entrantes al sector.

- La escasez de conductores incide seriamente en el descenso de la productividad, aumento de los costes de personal, reducción de márgenes y competitividad de las empresas y lógicamente en la prestación de los servicios. Al mismo tiempo que se incentiva la competencia entre empresas por la contratación de conductores.

- IMAGEN DEL SECTOR es urgente trabajar conjuntamente en el "atractivo de la profesión". La profesión de conductor acusa una permanente reducción de su atractivo que en ocasiones obedece al desconocimiento de la misma o a formulación de estereotipos negativos.

- Aprovechar las oportunidades que ofrece la revolución tecnológica y social en curso para cambiar la percepción pública del sector , empezando por los agentes sociales, responsables de la toma de decisiones políticas, los medios de comunicación y las instituciones educativas.

Bibliografia

- Transport in European Union. Current Trends and Issues. Modal Split. Spain. Pág. 89
- The EU Road Transport Sector Size. Pág 6. Grafico
- Number of enterprises . Europocket. Pág. 27.
- Página 8 Support for an impact assessment Europocket. Bus and modal Split.
- El bus una visión de presente y futuro. Memoria Confebus 2019.
- Informe Presidente Confebus.
- The European Road Transport Sector.
- Eurostat. 11.07.2024.
- Support study for an impact assessment for a possible revisión of Regulation (EC) No 561/2006 on driving times, breaks and rest periods of road transport workers. Final Report.
- European Commission, 2016, Comprehensive Study on Passenger Transport by Coach in Europe - Comprehensive Study on Passenger Transport by Coach in Europe (europa.eu).
- Driver Shortage Global Report IRU 2024.

Gracias por su atención

Luisa López Leza

luisa@lopezlezaconsultores.com