

**PROPUESTA DE PONENCIA
CONGRESO NACIONAL DEL CAP**

Madrid, 31 de enero de 2008

1. INTRODUCCIÓN

La transposición de la Directiva Europea da respuesta a una necesidad de regulación, por parte de los países de la Unión Europea en el sector del transporte, y el espíritu legal de la misma se dirige a reconocer las necesidades de una capacitación profesional, para aquellas personas interesadas en formar parte del mercado laboral del sector y, al mismo tiempo, el reciclaje de quienes ya trabajan en él. Con este reconocimiento de capacitación, se prevén mejorar cuestiones como la seguridad vial, facilitar la recuperación de puntos en los permisos de circulación, mejorar los hábitos de formación de los participantes, minimizar los factores de riesgo psicosocial y dotar de técnicas para una conducción económica y racional, y, en definitiva, una capacitación integral del Conductor, tanto de mercancías, como de viajeros.

La aplicación del CAP (Certificado de Aptitud Profesional), será un elemento motivador que permitirá, sin lugar a dudas, **la mejora y el crecimiento del sector del transporte**. Por ello, entendemos el CAP como una herramienta de desarrollo personal, social y profesional, de mínimos, para dar respuesta a las actuales exigencias de estos profesionales.

Por otro lado, queremos señalar que el CAP puede ser el detonador que sirva para que la sociedad dispense un merecido reconocimiento social y personal del conductor profesional, sea de viajeros o de mercaderías.

Es por todo lo anterior, y por la convicción que tengo al respecto de lo que significa el CAP, que no me cabe ninguna duda en responder a la pregunta que los organizadores de este congreso, tan amablemente, me han planteado.

2. ¿EL CAP SUPONDRÁ UNA MEJORA?

2.1. SITUACIÓN ACTUAL

Hasta hace unos 30 años, la composición de un bus era un conductor y un cobrador, por razones de competitividad económica se convirtió en Conductor – Perceptor.

En la actualidad, la figura del conductor padece una minusvaloración de las funciones que desarrolla en su puesto de trabajo, fruto de la evolución del mismo (nuevas tecnologías, imagen de la empresa, atención al cliente, conocimientos económicos, resolución de conflictos, en primera instancia, que surgen de forma espontánea, etc.)

Hoy, la sociedad exige profesionales que transmitan capacidad, seguridad y profesionalidad, acorde con la responsabilidad que asumen, al ser los operadores responsables de un espacio móvil que transporta seres humanos. Por el contrario, esta misma sociedad es reacia a reconocer que la evolución experimentada en el ámbito de la profesión, requiere un reconocimiento profesional acorde con los conocimientos que se precisan. Para ello, el CAP actuará en dos direcciones:

- a) Para la homologación de los conocimientos que ya poseen los actuales profesionales, fruto de muchos años de experiencia.
- b) Para la formación aptitudinal de aquellos que deseen formar parte de una profesión cualificada.

Conscientes de esto, como decíamos, se aprobó la directiva europea, para que cada país transpusiera, a través de su legislación, cómo debía ser el CAP. Una situación muy similar ya la han vivido los Gruístas en el sector de la Construcción, los Fiscalistas en el sector Administrativo. Pero, para nos circunscribirnos en una categoría profesional o un sector determinado, quisiera poner como ejemplo la transposición en el año 1995 de la Ley de Prevención de Riesgos Laborales, la cual, en el ámbito de la formación, todos conocemos.

Quiero hacer referencia a la misma, porque deberíamos recordar cómo en la publicación de dicha ley, todos los estamentos sociales dudaban de si sería una mejora o no. Al inicio, todo lo que se proponía parecía una utopía en su implantación, dada la cantidad de recursos humanos y económicos que parecía que debían aplicarse. Sin embargo, hoy podemos observar cómo la cultura de la prevención de riesgos laborales, no sólo ha intervenido en la prevención, sino que, además, existe una cultura preventiva en las empresas y en quienes la componen, sirviendo éstas como elemento de apoyo en las políticas de recursos humanos, formación y gestión estratégica de las propias empresas. En la actualidad, y al mismo tiempo, también ha servido para dar fuerza a políticas de calidad y de medio ambiente.

2.2. CAUSAS

2.2.1. CAUSAS DIRECTAS

Volviendo al mundo del transporte, uno de los elementos que mayor influencia tuvo en la redacción de la directiva europea, fue la experiencia en la aplicación de la misma hace años, en países como Francia y Holanda, aprovechando, al mismo tiempo, la voluntad de la Unión Europea de reducir la siniestralidad, además del compromiso adquirido hasta el 2010, en el libro blanco del transporte de la Unión Europea, de la reducción de emisión de partículas de CO₂, la mejora de las habilidades y capacidades, tanto aptitudinales, como actitudinales, de los transportistas y la necesidad de ofrecer a la sociedad un servicio de calidad para favorecer el acceso y la percepción del servicio a los ciudadanos.

Asimismo, la importancia que tiene el sector del transporte en el PIB, el crecimiento previsto para el sector de mercancías y de viajeros para los próximos 5 años y el desarrollo que éste garantiza a las ciudades en las que presta el servicio, sumado a la necesidad de sostenibilidad en el transporte, hacen pensar que, con todos estos datos, se tenía que aprobar una ley de mínimos que diera una formación a los profesionales del sector.

Por ello, y por la propia evolución de las funciones y de los requerimientos competenciales del conductor, el CAP pretende, a corto y medio plazo, dar respuesta a esta realidad.

2.2.2. CAUSAS INDIRECTAS (EVOLUCIÓN PROFESIONAL)

Todos conocemos que el sector del transporte es un elemento estratégico de desarrollo social, de comunicación, de riqueza medioambiental y económica, y de sostenibilidad en el seno de las ciudades. Y más allá de los Argumentos o Causas Directas, nos encontramos con las indirectas, que tienen una relación implícita con la evolución de las funciones y responsabilidades profesionales del conductor como tal.

Asimismo, el conductor de autobús y el de mercancías, es el máximo exponente y el máximo responsable del transporte. Desarrolla una labor que, en poco tiempo, se ha convertido en una profesión cuyos requerimientos exigen de una elevada cualificación y formación, y en muy breve espacio de tiempo, no sólo ha visto incrementar sus funciones, sino que, también, ha visto cómo aparecían requerimientos competenciales que abarcaban lo humano, lo técnico y lo profesional.

Como decía, en los últimos años, el conductor ha visto como sus competencias profesionales se multiplicaban a una velocidad que le permitía adaptarse a los nuevos requerimientos del mercado, a la sociedad y a la propia empresa. Éstos son algunos de los ejemplos de las nuevas competencias, que los últimos años el servicio le demanda a los conductores, ahora centrándonos en el Conductor de Viajeros:

2.2.2.1. COMPETENCIAS HUMANAS

La gran carga emocional de la sociedad, la percibe el conductor.
Debe dar respuesta a las expectativas del servicio en el usuario.
Dar información sobre el resto del servicio.
Ser capaz de atender y entender las demandas.
Resistencia al estrés.
Informar sobre cuestiones ajenas al servicio.
Etcétera.

2.2.2.2. COMPETENCIAS TÉCNICAS

Servicio de Ayuda a la Explotación (SAE).
Validación de billetes y liquidación.
Requerimientos como pantalla de información,
Cumplimiento de normas genéricas y específicas para la circulación y el cumplimiento del servicio.
Dar respuestas a las exigencias sociales, relacionadas con colectivos discapacitados y de movilidad reducida.
Etcétera.

2.2.2.3. COMPETENCIAS PROFESIONALES

Responsable del transporte de seres humanos.
Responder de la calidad del servicio, letreros, puntualidad, puntos de regulación, información, etc.
Conducir un autobús de grandes dimensiones con personas de pie, en su interior.
Derechos y deberes de los usuarios.
Etcétera.

A todo ello, además, hay que añadir las emociones derivadas de la conducción en el centro de la ciudad, el aislamiento que conlleva dicha profesión, la presión del tiempo para llegar a la hora en cada parada y todas las consecuencias individuales que sufre el conductor y, al mismo tiempo, requiere del trabajo en equipo para el resto de compañeros de la línea.

2.2.3. CAUSAS DERIVADAS DE NECESIDADES SOCIALES

Todo lo manifestado hasta el momento, forma parte del contexto en el que vivimos los que gestionamos el transporte, pero, ¿qué ocurre en la sociedad? La aplicación del CAP y la formación derivada del mismo pueden ser el elemento coyuntural que permita a las empresas y a los trabajadores, así como a sus respectivos representantes institucionales (asociaciones, patronales y sindicatos) unir esfuerzos para conocer qué tendencias, demandas y expectativas tiene la sociedad en cada momento.

La oportunidad de encuentro con los profesionales que nos ofrece cada sesión formativa, no debería circunscribirse a darles una lección magistral. Deberíamos desarrollar la comunicación bi-direccional para conocer, de primerísima mano, las demandas de la sociedad para tener capacidad de reacción ante cualquier demanda que se presente, puesto que es la sociedad la que evoluciona y la que nos excita con sus provocaciones permanentes.

La proximidad con el ciudadano proporciona una riqueza de percepción objetiva muy importante para analizar los fenómenos que se producen en el universo de las personas. En los encuentros con los Conductores, en espacios tales como la formación o los foros, éstos informarán de cuáles son las nuevas demandas de la sociedad. Así que cada sesión formativa puede convertirse en algo más que un curso para los profesionales y convertirse en una oportunidad de aprendizaje para la empresa.

2.3. OBJETIVOS

Con todo lo señalado anteriormente, podemos afirmar que el CAP supondrá una mejora poco discutible. Otra cosa son los costes, cuestión que se desarrollará en la próxima pregunta. Por ello, me permito afirmar que una medida de estas características, y siempre y cuando no dejemos que toda la formación de un conductor quede reducida a la que ahora exige la ley en el CAP, mejorará sin lugar a dudas la capacidad de conocimientos de los profesionales del sector.

2.3.1. ALTERNATIVAS (ALGUNAS DE LA MEJORAS QUE PUEDE SUPONER EL CAP)

Llegados a este punto, se hace imprescindible señalar que hasta hoy el transporte público de superficie y de mercancías tenía un componente perceptivo de servicio devaluado muy importante y, por ello, la estructura de la autoestima de quienes lo producían, al no percibir el incentivo social no ha precisado, para la producción, la vocación profesional necesaria, creando, con ello, una crisis de reconocimiento social hacia la profesión.

Como en todas las crisis, si se saben prever a tiempo, éstas acaban convirtiéndose en oportunidades. Hemos de aprovechar esta coyuntura que nos ofrece el CAP para sacarle rendimiento, comenzando por abordar, de una vez por todas, el reconocimiento profesional de quienes han evolucionado, de acuerdo con las exigencias sociales y las necesidades de supervivencia, en un sector devaluado.

En este sentido, en septiembre del 2008, a partir de la aplicación del Real Decreto, es de vital importancia tener esta idea presente, ya que, socialmente, nuestro operador de a bordo (conductor), tendrá que aportar valor añadido, porque no importará tanto lo que se sirve, ni quién lo sirve. Lo que importará en el futuro será, cómo lo sirven.

Algunas veces, nos preguntamos si somos conscientes de la cada vez más difícil tarea de conducir un autobús, y no como profesional del volante, sino, como operador de un espacio de producción de servicio al ciudadano, en el que tiene que desarrollar algo más que el conocimiento del código de circulación, o la mecánica del vehículo, circulando por ciudades cada vez más estrechas y colapsadas, en cualquier franja horaria, y cumpliendo con los tiempos.

Hoy, que todos somos conscientes y estamos sensibilizados sobre la importancia de la calidad profesional del conductor, debemos pensar en dotarle de nuevas y mejores habilidades técnicas, humanas y profesionales a través de la formación, dando así respuesta a los diferentes perfiles de necesidad, como son la respuesta puntual, directa y argumentada *in situ* al ciudadano que consume un producto que lo percibe como un servicio básico, necesario y desde luego, de propiedad.

Para conseguirlo, el CAP será la herramienta y el hilo conductor que permitirá actualizar, reciclar y empezar a ofrecer al conductor nuevas capacidades. Pero, también, el conductor precisa renovar y dignificar aún más su categoría profesional, a través de su denominación, como podría ser la de operador de a bordo, para lo que se precisaría solamente el reconocimiento de su formación actual en el comportamiento del mismo, ante los diversos problemas que surgen en el día a día.

3. ¿A QUÉ COSTE?

Sin profundizar en las cuestiones macroeconómicas que representan la oferta y la demanda del mercado laboral, debemos reflexionar sobre el coste que puede representar para la empresa, el que un profesional tenga realmente capacidad para desarrollar la tarea que tiene encomendada. Una buena preparación del operador de a bordo, lo es, en todos los sentidos, y ya hemos dicho con anterioridad cuáles son los beneficios que la sociedad, en general, y la empresa, en particular, pueden obtener.

Creo que si pudiéramos percibir que el aumento de la vocación profesional se hace imprescindible, nos daríamos cuenta de que el supuesto coste que puede intuirse con la aplicación del CAP es realmente mínimo, y más, si la aportación de esta ley al sector, lleva como resultado cualitativo la reducción de la siniestralidad, la conducción sostenible, el absentismo y una mejor calidad del servicio.

4. CONCLUSIONES

Por todo ello, y respondiendo a la pregunta: ¿el CAP supondrá una mejora?, tengo que manifestarme con un rotundo SÍ, ya que creo que el CAP (Certificado de Aptitud Profesional) será la herramienta estratégica para sensibilizar al Conductor, a la sociedad y a las empresas. Los resultados de una buena gestión del CAP repercutirán mucho más allá de la conducción económica, la reducción de la siniestralidad o la mejora de la calidad del servicio. Podemos afirmar que repercutirá en el absentismo, en la mejora del clima organizacional, en el incremento de la valoración social de los profesionales del transporte público y de mercancías, generando los efectos colaterales que una formación bien gestionada en su diseño, en su impartición y en su motivación, consiguen.

Respecto a la pregunta de: ¿a qué coste?, creo, sinceramente, que no es comparable con el beneficio social que se obtiene. Decía alguien que *no hay peor necio que aquel que confunde valor con precio*.

La seguridad, la calidad y el conocimiento no tienen precio. Son un extraordinario valor al alza que no precisa de muchas ecuaciones para determinar que el coste económico que pueda representar el CAP, siempre será infinitamente inferior al beneficio social, sobre todo, si se gestionan bien los recursos de la formación para la formación.

Los avances profesionales más significativos en el último decenio han venido precedidos de una formación y capacitación cualitativas que compiten permanentemente con la evolución social.

En definitiva, los recursos que hoy se destinan para la formación, desde las instituciones, deberían sufrir una cierta reubicación, respecto de las prioridades de la aplicación programática a la que se destinan, quedando resuelto el problema del coste que, con todo, sigue siendo inferior al beneficio que se obtiene.

ANEXO I (Contenidos formativos para el reciclaje)

Formación avanzada sobre la conducción racional, basada en las normas de seguridad.

1.1. Objetivo: Conocer las características de la cadena cinemática para optimizar su utilización.
Contenido: Conocimiento del vehículo; curvas de par, potencia y consumo específico de un motor; zona de utilización óptima del cuentarrevoluciones; diagramas de cobertura de las relaciones de la caja de cambio de velocidades; mantenimiento mecánico básico.

Duración: 1 hora, que se impartirá en aula.

1.2. Objetivo: Conocer las características técnicas y el funcionamiento de los dispositivos de seguridad, a fin de dominar el vehículo, minimizar su desgaste y prevenir las anomalías de funcionamiento.

Contenido: Neumáticos; frenos; límites de utilización de los frenos y ralentizadores; selección de la mejor combinación entre velocidad y relación de transmisión; utilización de la inercia del vehículo; utilización de transmisión; utilización de los medios de ralentización y de frenado en las bajadas; acciones que deben adoptarse en caso de fallo.

Duración: 3 horas, que se impartirá en aula.

1.3. Objetivo: Poder optimizar el consumo de carburante.

Contenido: Optimización del consumo de carburante mediante la aplicación de las técnicas indicadas en los puntos 1.1 y 1.2.

Duración: 4 horas, que se impartirán en aula.

2. Aplicación de la reglamentación.

2.1 Objetivo: Conocer el entorno social del transporte por carretera y su reglamentación.

Contenido: el tacógrafo; duración máxima de la jornada laboral específica del sector de los transportes; principios, aplicación y consecuencias de los Reglamentos (CEE) número 3821/85 y (CE) número 561/2006; sanciones, en caso de no utilización, mala utilización o manipulación fraudulenta del tacógrafo, por carretera: derechos y obligaciones del conductor en materia de cualificación inicial de formación continua.

Duración: 5 horas, que se impartirá en aula.

3. Salud, seguridad vial y medioambiental, servicio, logística.

3.1. Objetivo: Tener conciencia de los riesgos de la carretera y de los accidentes de trabajo.

Contenido: Tipología de los accidentes de trabajo en el sector del transporte; la importancia del cumplimiento de las normas de tráfico y seguridad vial; alumbrado y señalización óptica; los accidentes de tráfico, la magnitud del problema; estadísticas de los accidentes de circulación; implicación de los vehículos pesados; dinámico de un impacto y consecuencia humanas, materiales y económicas del accidente; los grupos de riesgo; los factores de riesgo (la velocidad, el alcohol, las drogas tóxicas, las enfermedades y los fármacos, el sueño, la fatiga, el estrés); la conducción preventiva; conducción en condiciones adversas; contaminación y accidentes.

Duración; 8 horas, que se impartirán en aula.

3.2 Objetivo: Tener conciencia de la importancia de la aptitud física y mental.

Contenido: La conducción, una tarea de toma de decisiones; actitudes y capacidades básicas para la conducción segura; estado físico del conductor; principios de una alimentación segura; estado físico del conductor; principios de una alimentación sana y equilibrada, efectos del alcohol, los medicamentos o cualquier otra sustancia que pueda modificar el comportamiento; síntomas, causas y efectos de la fatiga y el estrés; papel fundamental del ciclo básico actividad / reposo.

Duración; 4 horas, que reimpartirán en aula.

3.3 Objetivo: Tener capacidad para evaluar situaciones de emergencia.

Contenido: Seguridad activa y pasiva; comportamiento en situaciones de emergencia, actuación en caso de accidente de tráfico; intervención, sensibilización y educación vial (formación individualizada); las normas de tráfico y la seguridad vial (debate grupal, dinámica de grupos) ; evaluación de la situación; prevención del agravamiento de accidentes; aviso a los servicios de socorro; auxilio a los heridos y aplicación de los primeros socorros; reacción en caso de incendio; evacuación de los ocupantes del vehículo; reacciones en caso de agresión; principios básicos de la declaración amistosa de accidente.

Duración: 10 horas, que se impartirán en aula, si bien 4 de ellas serán desarrolladas de forma individualizada sobre contenidos de intervención, sensibilización y educación vial y 1 será desarrollada en debate en grupo sobre aspectos de tráfico y la seguridad vial.