

# BOLETÍN EURES-T NORTE PORTUGAL-GALICIA

**Actualidad** 2

**Monográfico** 7

Transporte por carretera:  
Paquete de Movilidad

**Empleo** 11

La pandemia provocada por la COVID-19, está influyendo de manera decisiva en el desarrollo de las actividades económicas y ha condicionado de manera decisiva la vida de las personas.

Tras unos primeros meses de gran impacto, durante los cuales se han adoptado medidas drásticas tanto por España como por Portugal que han limitado la movilidad entre ambos países y condicionado la actividad económica y social transfronteriza, el verano ha supuesto una relativa vuelta a la normalidad sin apenas limitaciones por parte de las autoridades, pero con cierta prudencia por parte de la ciudadanía para desplazarse y disfrutar de las vacaciones.

El otoño ha llegado acompañado de una segunda ola del virus, que azotaba a Europa antes de lo previsto y que ha dado lugar a la adopción de nuevas medidas y restricciones, que pese a no haber sido tan importantes como en la pasada primavera, sí están afectando a numerosos sectores económicos que han visto paralizada de nuevo su actividad y han condicionado la movilidad entre Galicia y Norte de Portugal.

La Unión Europea ha trabajado durante los últimos meses en la adopción de medidas para hacer frente a las consecuencias de la crisis que está provocando la pandemia. Condicionada por el sistema de adopción de decisiones pero avalada por la fuerza que le otorga una actuación conjunta de 27 Estados miembros, el pasado mes de septiembre se hacía realidad un instrumento inédito, como es SURE (*Support mitigating Unemployment Risks in Emergency*). Este instrumento facilitará ayuda financiera en forma de préstamos, concedidos en condiciones favorables por la UE a los Estados miembros. La finalidad es hacer frente a los aumentos del gasto público destinado a medidas de protección del empleo, aquellos directamente relacionados con la creación o la ampliación de los regímenes nacionales de reducción del tiempo de trabajo o medidas similares que hayan aplicado en favor de los trabajadores por cuenta propia como respuesta a la actual pandemia de coronavirus. El instrumento, que contará con 100.000 millones de euros, ha comenzado a transferirse a los Estados miembros en octubre.

Pero la coyuntura de la COVID-19 no ha supuesto la paralización de las políticas que tanto la Unión Europea como los Estados miembros desarrollan sistemáticamente para mejorar cada día la libre circulación de personas, capitales, mercancías y servicios. Es por esa razón que el pasado mes de julio se publicaban cuatro disposiciones en el Diario Oficial de la UE que componen el llamado *paquete de movilidad* y que vienen a renovar la regulación del transporte por carretera. Entre ellas, una Directiva específicamente dedicada a regular las particularidades de los desplazamientos de los trabajadores de dicho sector, es decir, de los conductores que cruzan diariamente dos o más países desarrollando su trabajo.

En los próximos meses tanto España como Portugal deberán abordar la transposición de dicha Directiva 2020/1057/UE y no retrasar más la transposición de la Directiva 2018/957/UE, que modifica la Directiva 96/71/CE sobre el desplazamiento de trabajadores efectuado en el marco de una prestación de servicios y cuyo plazo de transposición ya ha finalizado, por lo tanto ambos estados deberán agilizar el proceso de incorporación al ordenamiento jurídico interno.



CONFEDERACIÓN DE EMPRESARIOS DE GALICIA



Con la ayuda de la Unión Europea





## La Comisión Europea realiza la primera emisión de bonos sociales

El pasado mes de mayo el Consejo aprobó el Reglamento (UE)<sup>1</sup> 2020/672 relativo a la creación de un instrumento europeo de apoyo temporal para atenuar los riesgos de desempleo en una emergencia SURE, a raíz del brote de COVID-19. Se creaba así un mecanismo que ofrecería una asistencia financiera de hasta 100.000 millones de euros en préstamos a los Estados miembros en condiciones muy favorables, básicamente para apoyar los regímenes nacionales de reducción de tiempo de trabajo o medidas similares, así como, en su caso, apoyar también las correspondientes medidas relacionadas con la salud.











El Consejo de Ministros de España autorizó el otorgamiento de los avales necesarios para poder acceder a este instrumento el 26 de mayo de 2020, con el objetivo fundamental de financiar así programas como los Expedientes de Regulación Temporal de Empleo (ERTE), las prestaciones extraordinarias por cese de actividad para autónomos, las prestaciones por incapacidad temporal para personas que hayan estado en situación de baja como consecuencia de la COVID-19 o el apoyo a trabajadores fijos discontinuos. Finalmente en el mes de agosto el Gobierno de España solicitó el acceso a este nuevo instrumento por un importe superior a 20.000 millones de euros.

El 25 de septiembre de 2020, el Consejo de la UE aprobó una ayuda financiera de 87.400 millones de euros a dieciséis Estados miembros. A finales de octubre, el Consejo acordó ampliar la ayuda financiera en 504 millones más, que irán destinados a Hungría y posteriormente la Comisión Europea ha propuesto a mediados de noviembre incorporar a Irlanda al elenco de Estados beneficiarios con una ayuda de 2.500 millones de euros. Si se aprueba la ayuda a Irlanda, ello significaría que el instrumento SURE estaría ofreciendo una ayuda de 90.300 millones de euros y beneficiaría a 18 Estados miembros.

En todo caso, queda margen hasta el límite de 100.000 millones de euros acordado, para que los Estados miembros puedan solicitar financiación.

Teniendo en cuenta las necesidades financieras indicadas arriba, la Comisión Europea en nombre de la UE debía recaudar fondos en los mercados internacionales de capitales facilitándolos luego a los Estados miembros en forma de préstamos cruzados (*back-to-back*).

### Distribución SURE por estado miembro

	AYUDA FINANCIERA	Desembolsada Octubre 2020	Desembolsada Noviembre 2020
 BÉLGICA	7.800	-	-
 BULGARIA	511	-	-
 CROACIA	1.000	-	510
 CHIPRE	479	-	25
 REPÚBLICA CHECA	2.000	-	-
 GRECIA	2.700	-	2.000
 ITALIA	27.400	10.000	6.500
 LETONIA	192	-	120
 LITUANIA	602	-	300
 MALTA	244	-	120
 POLONIA	11.200	1.000	-
 PORTUGAL <sup>2</sup>	5.900	-	-
 RUMANÍA	4.000	-	-
 ESLOVAQUIA	631	-	-
 ESLOVENIA	1.100	-	200
 ESPAÑA <sup>3</sup>	21.300	6.000	4.000
 HUNGRÍA	504	-	-
 IRLANDA	2.500	-	-

En millones de euros

<sup>1</sup> Reglamento (UE) 2020/672 del Consejo, de 19 de mayo de 2020, sobre el establecimiento de un instrumento europeo de apoyo temporal para mitigar los riesgos de desempleo en una emergencia (SURE) tras el brote de COVID-19. DOUE L 159 de 20.5.2020, p. 1-7

<sup>2</sup> Decisión de ejecución del Consejo por la que se concede apoyo temporal a la República Portuguesa, con arreglo al Reglamento (UE) 2020/672,

para atenuar los riesgos de desempleo en la emergencia a raíz de la pandemia de COVID-19. N.º Doc. ST 10335 2020 INIT

<sup>3</sup> Decisión de ejecución del Consejo por la que se concede apoyo temporal al Reino de España, con arreglo al Reglamento (UE) 2020/672, para atenuar los riesgos de desempleo en la emergencia a raíz de la pandemia de COVID-19. N.º Doc. ST-10328-2020-INIT



### Primera emisión de bonos sociales

En este sentido, el 21 de octubre la Comisión Europea por primera vez en la historia ha realizado una emisión de bonos sociales, en este caso, la primera emisión de bonos sociales SURE de la UE.

El valor total de esta emisión ha sido de 17.000 millones de euros, si bien se han puesto en el mercado dos tipos de bonos diferentes debiéndose reembolsar 10.000 millones en octubre de 2030 y 7.000 en 2040. La valoración es más que positiva; los inversores han mostrado un enorme interés por este instrumento de elevada calificación superando en más de 13 veces la demanda de suscripción a la oferta. La remuneración de uno y otro tipo de bonos también se diferenciaron: así la del bono a 10 años se fijó en tres puntos básicos por encima del tipo de referencia *mid-swap*. La remuneración del bono a 20 años se fijó en 14 puntos básicos por encima del tipo de referencia *mid-swap*. Las primas de nueva emisión definitivas se han estimado en un punto básico y dos puntos básicos para el bono a 10 años y el bono a 20 años, respectivamente.

En virtud de esta primera emisión, España ha recibido 6.000 millones de euros, Italia 10.000 y Polonia 1.000 millones

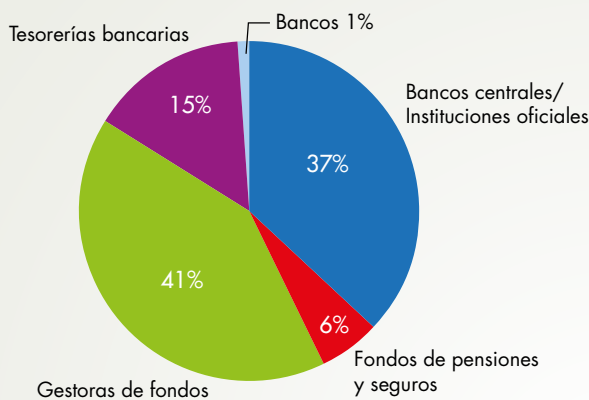
de euros con la finalidad de atender los costes directamente relacionados con la financiación de las medidas adoptadas en cada Estado en respuesta a la crisis provocada por el coronavirus, como la reducción del tiempo de trabajo y las necesidades de los trabajadores autónomos.

### Segunda emisión de bonos sociales

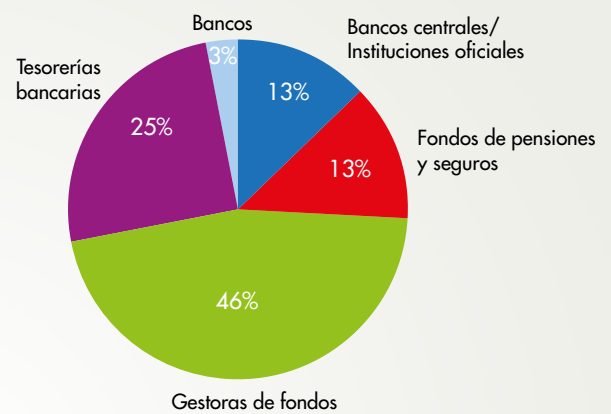
El pasado 10 de noviembre, la Comisión Europea realizó la segunda emisión de bonos sociales para financiar el SURE: 8.000 millones de euros en bonos a cinco años y 6.000 millones en bonos a treinta años, que una semana después, el 17 de noviembre, daba lugar al desembolso del segundo tramo por valor de 14.000 millones de euros y que será destinado igualmente a atender el coste de los Estados de medidas como los ERTE y las necesidades de los trabajadores autónomos.

En este caso, son nueve los Estados de la Unión Europea que reciben los recursos de este segundo tramo, entre ellos España, que de este modo ha recibido ya casi la mitad del total previsto y es, tras Italia, tanto el segundo Estado que más recursos tiene previstos como el que más ha recibido hasta el momento.

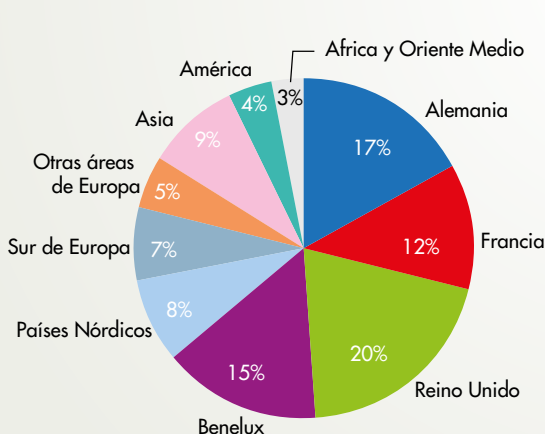
**Bono a 10 años**  
Distribución por tipo de inversor



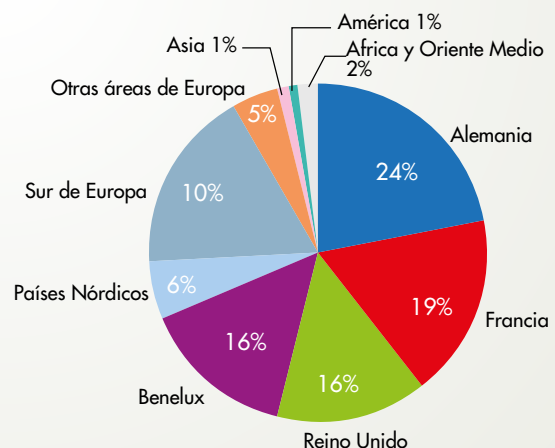
**Bono a 20 años**  
Distribución por tipo de inversor



**Bono a 10 años**  
Distribución por área geográfica de inversor



**Bono 20 años**  
Distribución por área geográfica del inversor





## Cumbre bilateral: España y Portugal suscriben una estrategia común de desarrollo transfronterizo

Con el principal objetivo de fortalecer las relaciones entre España y Portugal, sus respectivos gobiernos celebran desde 1983 una Cumbre bilateral con carácter bienal. Este año, el encuentro ha tenido lugar el pasado mes de octubre en la localidad portuguesa de Guarda y el resultado de esta celebración ha sido la aprobación de la Estrategia Común de Desarrollo Transfronterizo (ECDT), que se ha definido como un instrumento fundamental para el desarrollo de las regiones transfronterizas que permita luchar contra la regresión demográfica que se da en dichas áreas y que posibilite al mismo tiempo impulsar el crecimiento económico, la generación de empleo y la mejora de la calidad de vida de las personas que viven a ambos lados de la frontera.



La ECDT fija los siguientes objetivos estratégicos a alcanzar:

- 1.- Garantizar la **igualdad de oportunidades** y el libre ejercicio de los derechos de la ciudadanía.
- 2.- Garantizar la **prestación adecuada de servicios básicos a todas las personas**, adaptada a las características del territorio y aprovechando los recursos de ambos lados de la frontera.
- 3.- **Eliminar barreras y costes de contexto** facilitando la interacción transfronteriza y reforzando las dinámicas de cooperación.
- 4.- Hacer más atractivos los territorios de frontera fomentando el desarrollo **de nuevas actividades económicas y de nuevas iniciativas empresariales**.
- 5.- Promover actuaciones que permitan **fixar población en las áreas transfronterizas**.

Para alcanzar estos objetivos generales en la propia ECDT se establecen una serie de áreas u objetivos temáticos y se especifican las acciones que se prevé desarrollar dentro de cada uno de ellos. A continuación se hace una enumeración de las áreas de intervención previstas y se destacan, dentro de cada una de ellas, las acciones más relevantes y que afectan directamente a los actores protagonistas de la movilidad laboral que son la base del EURES Transfronterizo Galicia-Norte de Portugal: trabajadores, empresas y demandantes de empleo.

### 1.- Movilidad transfronteriza y eliminación de los costes de contexto.

Entre las acciones previstas en esta área cabe destacar:

- Intención de reforzar y fomentar la figura del trabajador transfronterizo a través de la creación de un documento específico que lo regule, con información clara y accesible, estableciendo puntos de apoyo en los municipios transfronterizos.
- Identificar las principales discriminaciones indirectas que afectan a los trabajadores transfronterizos, garantizando los derechos derivados de la libre circulación de trabajadores, en particular la no discriminación por razón de la nacionalidad.
- Promover el intercambio de opiniones sobre la transposición de la Directiva 2018/957<sup>1</sup> que modifica la Directiva 96/71/CE sobre el desplazamiento de trabajadores efectuado en el marco de una prestación de servicios, promoviendo al mismo tiempo los mecanismos de actuación conjunta que se derivan de la implementación de la Autoridad Laboral Europea.
- Expandir y reforzar la actividad de la red EURES.
- Reducir las dificultades que se dan en la contratación de servicios con facturación electrónica.

### 2.- Infraestructuras y conectividad territorial:

Por el efecto directo que tienen sobre la movilidad de los actores que intervienen en el mercado laboral de la Eurorregión Galicia Norte de Portugal, dentro de esta área cabe destacar las siguientes acciones:

- Priorizar la conclusión de las infraestructuras del Corredor Atlántico en los territorios implicados.
- Dentro del impulso que se prevé dar a las infraestructuras ferroviarias cabe destacar la modernización prevista del enlace del eje Atlántico Luso-Español, que incluye la línea que une Lisboa, Oporto, Vigo, Santiago de Compostela y A Coruña.

### 3.- Gestión conjunta de los servicios básicos en las áreas de educación, salud, servicios sociales, protección civil u otros en que se verifiquen ventajas a través de la prestación conjunta.

Resaltar en esta área las siguientes acciones:

- Identificar formas que garanticen la accesibilidad a los servicios de salud, servicios sociales y de empleo para garantizar un mejor servicio a la población de las regiones transfronterizas.
- Promover el diseño y la implementación de programas de formación profesional conjuntos que sean capaces de inte-

<sup>1</sup> Directiva (UE) 2018/957 del Parlamento Europeo y del Consejo de 28 de junio de 2018 que modifica la Directiva 96/71/CE sobre el desplazamiento de trabajadores efectuado en el marco de una prestación de servicios (Texto pertinente a efectos del EEE). [DOUE L 173, 9.7.2018, p. 16 - 24](#)



grar a las empresas de la zona transfronteriza y que incluyan programas de prácticas y formación profesional dual.

- Diseñar y desarrollar junto al tejido empresarial transfronterizo períodos formativos en programas de formación técnico-profesional de formadores.

#### **4.- Desarrollo económico e innovación territorial: retención, atracción y fijación de personas, empresas y nuevas actividades.**

Con este objetivo se prevén diversas acciones entre las que destacan:

- Identificar barreras reglamentarias y no reglamentarias y formular políticas destinadas a suprimir obstáculos injustificados.
- Impulsar un análisis conjunto de las posibilidades de armonización fiscal luso-española, así como de los instrumentos fiscales que contribuyan a promover la actividad económica y la creación de empleo en los territorios desfavorecidos del interior y de la frontera.
- Explorar la hipótesis de crear programas conjuntos de apoyo al empleo, a la formación y al emprendimiento.
- Reforzar las relaciones empresariales luso-españolas en materia económica, comercial, de promoción y desarrollo

no sólo en sus mercados internos sino también en países de habla de la lengua portuguesa o española.

- Dinamizar y fomentar los organismos y estructuras luso-españolas del ámbito empresarial.

#### **5.- Ambiente, energía, centros urbanos y cultura.**

En este ámbito son muy diversas las acciones previstas, si bien cabe resaltar:

- Aprobar un acuerdo global en materia de conservación de la biodiversidad y geodiversidad ibérica.
- Hacer una gestión coordinada de las áreas marinas protegidas próximas a ambos países.
- Promover una gestión coordinada del Ordenamiento del Espacio Marítimo (OEM) transfronterizo.

Recientemente desde la Comunidad Autónoma de Galicia se ha planteado la necesidad de ampliar las acciones previstas en la ECDT contemplando la necesidad de incluir otras acciones prioritarias a desarrollar:

- El tren de alta velocidad Vigo-Oporto
- Un mayor compromiso con el Corredor Atlántico
- La puesta en valor del Camino Portugués.

## **Observatorio de I+D+i en la Eurorregión**

En el año 2015 se aprobó la que sería la primera Estrategia de Especialización Inteligente Transfronteriza de la Unión Europea entre Galicia y la Región Norte de Portugal: La Estrategia de Especialización Inteligente de la Eurorregión Galicia-Norte de Portugal (RIS3T), de la que ahora parte la creación de un Observatorio de la I+D+i en la Eurorregión.

Este Observatorio permitirá obtener información relevante sobre la I+D+i de la Eurorregión y sus oportunidades, además de evaluar los resultados de implementación de la propia RIS3T. Todo ello con el propósito de generar mayores capacidades y eficacia en la utilización de los fondos europeos, a través de dinámicas de innovación abierta transfronteriza. Estas son algunas de las funciones que desarrollará:

- Promover estudios, organizar eventos informativos y reuniones de expertos que permitan conocer el nivel de desarrollo de la innovación entre Galicia y Norte de Portugal y aquellos problemas que limiten la extensión del ecosistema innovador en la Eurorregión.
- Facilitar la comparación con otros entornos innovadores.
- Promover el intercambio de experiencias e información con otras administraciones.
- Elaboración y publicación periódica de documentos técnicos y específicos e informes sobre la situación y evolución de la innovación en la Eurorregión.
- Analizar y potenciar el estado de las capacidades y desarrollo de la innovación para la cuádruple hélice.

- Evaluar y orientar a las administraciones competentes en la definición de políticas públicas en materia de innovación.

Con este propósito, la Axencia Galega de Innovación como responsable de la puesta en marcha del Observatorio en el marco del proyecto IMPACT\_RIS3T, ha licitado en el mes de agosto un contrato que le permitirá articular este servicio especializado. Algunas de las actividades que el Observatorio llevará a cabo serán:

- Elaboración de indicadores para el seguimiento continuo de la I+D+i en la Eurorregión.
- Elaboración de un mapa funcional de *stakeholders* de la Eurorregión.
- Evaluación sobre la implementación de la estrategia y su efecto, mediante 8 entrevistas en profundidad y 200 encuestas a los agentes del sistema de innovación de la Eurorregión: empresas, universidades, clusters, administraciones o centros tecnológicos.
- Análisis de la información recogida en el proceso de evaluación y seguimiento de la RIS3T.

El Observatorio de I+D+i en la Eurorregión que iniciará su andadura antes de finalizar este año, será relevante en la orientación de las políticas en materia de innovación para la captación de los fondos que la Comisión Europea concederá a través del instrumento temporal de recuperación *Next Generation EU*.



## Informe indicadores de movilidad Galicia-Norte de Portugal

La Confederación de Empresarios de Galicia (CEG) ha presentado el informe de indicadores de movilidad Galicia-Norte de Portugal, que anualmente coordina en el marco del EURES Transfronterizo Norte Portugal-Galicia y que ha comenzado su andadura en 2009.

El informe recoge los datos correspondientes a la anualidad 2019 junto con series temporales de anualidades anteriores como el elemento de mayor valor añadido en gran parte de los indicadores, que lejos de pretender una medición exhaustiva y exacta del número de trabajadores que se mueven entre Galicia y Norte de Portugal, pretende analizar la evolución de dicha movilidad en el tiempo.

El esquema del informe es similar al de años anteriores y se estructura en tres bloques: población, mercado de trabajo y movilidad laboral y movilidad empresarial.

Estos son algunos de los datos que incorpora:

- La población de la Euroregión viene disminuyendo anualmente desde el primer informe. En 2009, eran 6.543.228 habitantes, frente a los 6.277.582 del año 2019.
- Los portugueses son el colectivo más numeroso entre los extranjeros residentes en Galicia: el 13% de la población extranjera total, mientras que en la región Norte, los españoles suponen solamente el 4% del total de extranjeros residentes.
- Pontevedra es tradicionalmente la provincia preferida por los portugueses para residir en Galicia.
- Porto es el distrito con más españoles residentes con 1.428 habitantes, seguido de Braga y Viana, con 551 y 544 habitantes españoles respectivamente.
- A 1 de enero de 2020 residían en Portugal 1.640 gallegos, procedentes en su mayoría de la provincia de Pontevedra. Esto es poco más de la mitad de los que residían en 2010.
- Galicia es el tercer destino preferido por los portugueses para residir en España tras Madrid y Cataluña.
- La población activa disminuye tanto en Galicia como en el Norte de Portugal, manteniéndose la masculina por encima de la femenina en la Euroregión.
- Los contratos laborales a trabajadores portugueses en Galicia asciende a 9.690 en 2019. Aunque sigue la tendencia al alza desde 2015, está aun lejos de los 20.644 contratos del año 2007 y por primera vez son superados por los suscritos con nacionales de Venezuela.
- El 64% de los contratos de trabajo en Galicia a personas de nacionalidad portuguesa se celebran con hombres.
- El sector con mayor número de contratos laborales a ciudadanos portugueses en Galicia es el sector de la hostelería, seguido del transporte y almacenamiento y el de construcción.
- Pontevedra es la provincia en la que se suscriben mayor número de contratos laborales a trabajadores portugueses.
- Los españoles que declaran remuneraciones en la región Norte, lo hacen mayoritariamente en la industria manufacturera.
- Los españoles con remuneraciones declaradas en la región Norte lo hacen mayoritariamente en el distrito de Viana de Castelo, incrementándose de modo considerable

durante los últimos años: ha pasado de 2.097 españoles en 2015 a 4.255 en 2019.

**Afiliados a la Seguridad Social** de nacionalidad portuguesa en Galicia:

- El sector con más peso es el de la construcción seguido del de transporte. En ambos casos son casi en su totalidad hombres.
- Solo hostelería, actividades sanitarias y de servicios sociales y actividades administrativas cuentan con más mujeres que hombres de nacionalidad portuguesa afiliadas.
- La mujer portuguesa que trabaja en Galicia lo hace principalmente en los sectores de hostelería y comercio.
- En Galicia, durante 2019, 6.363 afiliados de nacionalidad portuguesa, lo eran por cuenta ajena frente a 1.242 por cuenta propia.

**Transfronterizos:** Trabajadores que residen en un Estado y trabajan en otro:

- Los sectores que más trabajadores transfronterizos ocupan en Galicia son la construcción y el transporte. En Portugal es la industria manufacturera la que más trabajadores transfronterizos españoles absorbe.
- La mayor parte de los contratos a trabajadores residentes en Portugal se registran en la provincia de Pontevedra, seguida de la de Ourense.
- Los transfronterizos españoles, declaran remuneraciones principalmente en el distrito de Viana do Castelo, seguido del de Braga.
- Los contratos registrados en España a trabajadores portugueses residentes en Portugal se celebran mayoritariamente con hombres: 82%.
- Las más de 2400 personas residentes en España que declaran remuneraciones en la región Norte, se distribuyen a partes iguales entre hombres y mujeres.

### Trabajadores desplazados

- La provincia de A Coruña es la que más trabajadores desplazados desde Portugal acoge y la que más desplazamientos realiza a Portugal, pasando estos últimos de los 3.500 de 2018 a 12.484 en 2019.
- El distrito que más trabajadores desplaza a España es Porto.

### Empresas del sector de la construcción

- De las 77 empresas extranjeras que solicitaron su inscripción en el registro de empresas acreditadas (REA) en Galicia, 56 eran portuguesas, que mayoritariamente lo hacen para la realización de trabajos en la provincia de Pontevedra.
- Paralelamente, de las 424 empresas extranjeras inscritas en el IMPIC, 339 son españolas, de las cuales, 103 eran gallegas, la mayoría pertenecientes a la provincia de Pontevedra.

Para más información, puede consultar el informe en el portal de movilidad:

<http://www.mobilidadetransfronteiriza.ceg.es/>



## Transporte por carretera: normas específicas para el desplazamiento de conductores.

El pasado 31 de julio, se publicaban en el Diario Oficial de la UE una serie de normas relativas a la regulación del transporte por carretera.

Se trata de 4 disposiciones, tres reglamentos y una directiva, que constituyen el paquete de movilidad<sup>1</sup> y que tienen por objeto actualizar la regulación del sector del transporte por carretera. Los primeros abordan cuestiones como el acceso al mercado de transportes, tiempos de conducción y descanso, o la incorporación del tacógrafo digital, mientras que la Directiva<sup>2</sup> se centra principalmente en el establecimiento de normas específicas para el desplazamiento de los conductores, una vez que la regulación contenida en la Directiva 96/71/CE y la Directiva 2014/67/UE sobre desplazamiento de trabajadores en general, no daba una respuesta adecuada a las particularidades del sector en esta cuestión.

La negociación no ha sido fácil y se ha extendido durante más de dos años, con intereses contrapuestos entre países, que aún son patentes a día de hoy una vez aprobado el nuevo paquete legislativo.

Dada la gran movilidad en el sector del transporte, los conductores no suelen desplazarse a otro Estado miembro al amparo de contratos de servicios durante períodos de tiempo prolongados, tal como sucede en ocasiones en otros sectores. Por consiguiente, se deben aclarar las circunstancias en las que a tales conductores se les aplican o no las normas sobre desplazamientos de la Directiva 96/71/CE.

### LA DIRECTIVA 2020/1057

#### *I. Normas específicas sobre el desplazamiento de conductores*

El artículo 1 de la Directiva 2020/1057 se refiere a las normas que se aplicarán a los conductores empleados por empresas establecidas en un Estado miembro que desplace trabajadores a otro u otros en el marco de una prestación de servicios de transporte.

#### **¿Cuándo podemos hablar de conductores desplazados a los que se les aplicaría la normativa de desplazamiento?**

Los criterios establecidos tienen en cuenta principalmente la mayor vinculación del conductor con el Estado miembro de

acogida o con el de establecimiento durante la realización del transporte, para considerar si se aplica o no la normativa en materia de desplazamiento.



NO se aplica la normativa de desplazamiento a los conductores que participan en:

- **Transportes bilaterales de mercancías:** Transporte de ida y/o vuelta entre el Estado miembro en cuyo territorio esté establecida la empresa y otro Estado miembro o tercer país.

A partir del 2 de febrero de 2022, tampoco se aplicará a los transportes bilaterales cuando cargue o descargue (solamente una de las dos operaciones) en los estados (de la UE o terceros) por los que pase.

- **Transportes bilaterales de pasajeros:** Se consideran transportes bilaterales en el marco de un transporte internacional discrecional o regular, cuando:

<sup>1</sup> Reglamento (UE) 2020/1054 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 15 de julio de 2020, por el que se modifica el Reglamento (CE) n.º 561/2006 en lo que respecta a los requisitos mínimos sobre los tiempos de conducción máximos diarios y semanales, las pausas mínimas y los períodos de descanso diarios y semanales y el Reglamento (UE) n.º 165/2014 en lo que respecta al posicionamiento mediante tacógrafos. [DOUE L 249, 31.7.2020, p. 1-16](#)

- Reglamento (UE) 2020/1055 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 15 de julio de 2020, por el que se modifican los Reglamentos (CE) n.º 1071/2009, (CE) n.º 1072/2009 y (UE) n.º 1024/2012 con el fin de adaptarlos a la evolución del sector del transporte por carretera. [DOUE L 249, 31.7.2020, p. 17-32](#)

- Reglamento (UE) 2020/1056 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 15 de julio de 2020, sobre información electrónica relativa al transporte de mercancías. [DOUE L 249 de 31.7.2020, p. 33/48](#)

<sup>2</sup> Directiva (UE) 2020/1057 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 15 de julio de 2020, por la que se fijan normas específicas con respecto a la Directiva 96/71/CE y la Directiva 2014/67/UE para el desplazamiento de los conductores en el sector del transporte por carretera, y por la que se modifican la Directiva 2006/22/CE en lo que respecta a los requisitos de control del cumplimiento y el Reglamento (UE) n.º 1024/2012. [DO L 249 de 31.7.2020, p. 49/65](#)



– Recoge pasajeros en el Estado miembro en cuyo territorio esté establecida la empresa y los deja en otro Estado miembro o tercer estado, o viceversa: los recoge en otro Estado miembro o tercer estado y los deja en el Estado de establecimiento.

– Recoge y deja pasajeros en el Estado miembro de establecimiento para la realización de excursiones locales en otro Estado miembro o en un tercer país.

A partir del 2 de febrero de 2022, tampoco se aplicará a los transportes bilaterales cuando recoja o deje pasajeros (solamente una de las dos operaciones) en los estados (de la UE o terceros) por los que pase.

• **Transporte internacional en tránsito:** a través del territorio de un Estado miembro sin cargar o descargar mercancías y en el transporte de viajeros, sin recoger o dejar pasajeros.

• **Transporte combinado:** A los conductores que realicen el trayecto inicial o final de un transporte combinado, cuando el recorrido en sí mismo constituye una operación de transporte bilateral no se le aplica la normativa de desplazamiento.

Sí se aplica la normativa en materia de desplazamiento de trabajadores en los transportes de mercancías y viajeros por carretera en:

• **Transportes de cabotaje:** son los transportes nacionales por cuenta ajena llevados a cabo con carácter temporal en un Estado distinto del Estado miembro de establecimiento del transportista.

En el caso de transporte de viajeros, también será cabotaje la recogida y traslado de viajeros en el mismo Estado miembro, durante un servicio internacional regular de transporte, siempre que no se trate del propósito principal de dicho servicio.

• **Transporte internacional no bilateral:** son aquellos transportes internacionales que se desarrollan fuera del Estado miembro de establecimiento de la empresa que realiza el desplazamiento.

### ¿Qué medidas deben articular los Estados miembros para facilitar la libre circulación y el cumplimiento de obligaciones?

• **Información accesible y transparente sobre condiciones de trabajo aplicables a trabajadores desplazados:** los Estados miembros deben garantizar que, de conformidad con la Directiva 2014/67/UE, se den a conocer de una manera accesible y transparente a las empresas de transporte procedentes de otros Estados miembros y a los conductores desplazados las condiciones de trabajo y empleo a las que se refiere el artículo 3 de la Directiva 96/71/CE, incluyendo los elementos constitutivos de la remuneración obligatorios así como en su caso los convenios colectivos de aplicación.

• **Competencia con empresas de terceros países:** las empresas establecidas en un Estado que no sea miembro de la UE no deben obtener un trato más favorable que las empresas establecidas en un Estado miembro: Existe una creciente competencia por parte de transportistas con sede en terceros países. Por ello es clave que se garantice que no

se discrimina a los transportistas de la Unión: con arreglo a la Directiva 96/71/CE, las normas sobre desplazamiento deben aplicarse, cuando transportistas de terceros países llevan a cabo operaciones con arreglo a acuerdos bilaterales o multilaterales que den acceso al mercado comunitario.

### ¿Qué requisitos administrativos y medidas de control podrán imponer los Estados miembros en relación con el desplazamiento de trabajadores?

a) Declaración de desplazamiento a las autoridades del Estado miembro en el que el conductor esté desplazado a más tardar al inicio del desplazamiento, utilizando un formulario multilingüe estándar del Sistema de Información del Mercado Interior (IMI), establecido por el Reglamento (UE) núm. 1024/2012. Dicha declaración de desplazamiento incluirá la información siguiente:

i) la identidad del transportista, como mínimo en forma de número de licencia comunitaria, cuando se disponga de este número;

ii) los datos de contacto de un gestor de transporte o de otra persona de contacto que se halle en el Estado miembro de establecimiento para el enlace con las autoridades competentes del Estado miembro de acogida en que se presten los servicios y para el envío y la recepción de documentos o notificaciones;

iii) la identidad, el domicilio y el número de permiso de conducción del conductor;

iv) la fecha de inicio del contrato de trabajo del conductor y la legislación aplicable al mismo;

v) las fechas previstas del inicio y de la finalización del desplazamiento;

vi) las matrículas de los vehículos de motor;

vii) el tipo de servicio de transporte prestado (mercancías, pasajeros, internacional...)

b) Obligación para el transportista de garantizar que el conductor tenga a su disposición, en papel o en formato electrónico, y la obligación del conductor de conservar y facilitar, cuando así se solicite en el control en carretera:

i) una copia de la declaración de desplazamiento presentada a través del IMI;

ii) prueba de las operaciones de transporte que se efectúen en el Estado miembro de acogida;

iii) los datos registrados por el tacógrafo y, en particular, los símbolos de país de los Estados miembros en que el conductor estuvo presente al realizar operaciones de transporte internacional por carretera o transportes de cabotaje;

c) Envío de documentación a posteriori: Obligación de que el transportista envíe, a través de la interfaz pública conectada al IMI, después del período de desplazamiento, a petición directa de las autoridades competentes de los Estados miembros en los que tuvo lugar el desplazamiento, copia de





la declaración de desplazamiento y prueba de las operaciones de transporte mencionados anteriormente, así como la documentación relativa a la remuneración del conductor correspondiente al período de desplazamiento, el contrato de trabajo o un documento equivalente, las fichas con los horarios del conductor y la prueba de los pagos.

El transportista enviará la documentación en un plazo de ocho semanas. En su defecto, las autoridades competentes podrán solicitar, a través del IMI, la asistencia de las autoridades competentes del Estado miembro de establecimiento, que responderá en 25 días hábiles.

### ¿Qué controles podrán establecer los Estados miembros para identificar situaciones de desplazamiento?

Para asegurarse de que un conductor no deba ser considerado desplazado, los Estados miembros solo podrán imponer como medida de control la obligación de que el conductor conserve y facilite, cuando así se le solicite en el control en carretera, la prueba en papel o en formato electrónico de los transportes internacionales pertinentes, como la carta de porte electrónica (e-CMR) o las pruebas a que se refiere el artículo 8, apartado 3, del Reglamento (CE) núm. 1072/2009, y los datos registrados por el tacógrafo a que se refiere la letra b), inciso iii), citado arriba.

A efectos de control, el transportista mantendrá actualizadas en la interfaz pública conectada al IMI las declaraciones de desplazamiento que se guardarán a efectos de verificación durante un período de veinticuatro meses.

Información en su caso a los interlocutores sociales: El Estado miembro podrá permitir que la autoridad competente proporcione a los interlocutores sociales nacionales, la información pertinente disponible en el IMI, en la medida necesaria para comprobar el cumplimiento de la normativa de desplazamiento y de conformidad con el Derecho y prácticas nacionales.

A más tardar el 2 de febrero de 2021, la Comisión especificará, mediante un acto de ejecución, las funcionalidades de la interfaz pública conectada al IMI.

### ¿Qué otras medidas deberán adoptar los Estados miembros hasta el 2 febrero de 2022?

• **Establecer un régimen sancionador y ampliar la responsabilidad** más allá de la empresa de transporte, **en relación con las obligaciones en materia de desplazamiento de trabajadores:** La Directiva contempla en su artículo 5 que los Estados miembros establecerán normas sobre sanciones a cargadores, intermediarios, contratistas y subcontratistas por incumplimiento de las disposiciones nacionales adoptadas en virtud del artículo 1 (es decir, sobre las normas específicas en materia de desplazamiento de los conductores), en caso de que supieran o, a la vista de todas las circunstancias pertinentes, hubieran debido saber, que los servicios de transporte que han contratado infringen dichas disposiciones.

Además, la Directiva dispone que los Estados miembros establecerán el régimen de sanciones aplicable a cualquier infracción de las disposiciones nacionales adoptadas en vir-

tud del citado artículo 1 y adoptarán todas las medidas necesarias para garantizar su ejecución, estableciendo que las sanciones contempladas serán efectivas, proporcionadas, disuasorias y no discriminatorias.

• **Estrategia de control de cumplimiento:** al objeto de seguir cumpliendo las obligaciones que establece el artículo 1 de la presente Directiva (es decir, sobre las normas específicas en materia de desplazamiento de los conductores), los Estados miembros garantizarán la aplicación en su territorio de una estrategia nacional coherente de control del cumplimiento. Esta estrategia se centrará en las empresas con una clasificación de alto riesgo.

• **Formación:** Cooperarán en la educación y formación de las autoridades de control, partiendo de los sistemas de control existentes. Los empresarios tendrán la responsabilidad de garantizar que sus conductores conozcan sus derechos y obligaciones derivados de la presente Directiva.

### II. Control del cumplimiento de las normas sobre el tiempo de trabajo

El artículo segundo de la Directiva 2020/1057, en aras de garantizar un control adecuado, eficaz y coherente del cumplimiento de las normas sobre el tiempo de trabajo y de descanso con el fin de mejorar la seguridad vial, proteger las condiciones de trabajo de los conductores y evitar el falseamiento de la competencia, extiende el ámbito de aplicación de los requisitos uniformes vigentes sobre el control del cumplimiento establecidos en la Directiva 2006/22/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, al control del cumplimiento de las disposiciones sobre el tiempo de trabajo establecidas en la Directiva 2002/15/CE del Parlamento Europeo y del Consejo.

### Los controles en carretera:

• Deben limitarse a aquellos aspectos que se pueden comprobar eficientemente mediante el tacógrafo y el aparato de control a bordo correspondiente, mientras que los controles exhaustivos únicamente deben efectuarse en los locales de las empresas.

• Deben efectuarse con rapidez y eficacia, a fin de que se realicen en el menor tiempo posible y con el menor retraso para el conductor, y debe distinguirse claramente entre las obligaciones de los transportistas y las de los conductores.

• Cada Estado miembro organizará controles en los que se revisen al menos el 3% de las jornadas de trabajo de los conductores de vehículos a los que se le aplica el Reglamento 561/2006 y 165/2014 y la Comisión Europea podrá incrementar hasta el 4% este porcentaje.

• La cooperación entre las autoridades de control de los Estados miembros debe impulsarse mediante controles concertados. Los Estados miembros efectuarán, al menos seis veces al año, controles en carretera concertados de conductores y vehículos y tratarán de organizar controles concertados en los locales de las empresas.

### Cooperación administrativa entre Estados miembros:

La cooperación administrativa entre los Estados miembros con respecto a la aplicación de las normas sociales en el sector del transporte por carretera se ha revelado insuficiente,



lo que hace más difícil, ineficaz e incoherente el control del cumplimiento de la legislación a través de las fronteras. Por ello esta modificación pretende establecer un marco para lograr una comunicación eficaz y de asistencia mutua, en el que se incluya el intercambio de datos sobre infracciones y de información sobre buenas prácticas en materia de control del cumplimiento:

- Ampliación de la información accesible a través del Registro Europeo de Empresas de Transporte por Carretera: con el objeto de fomentar una cooperación administrativa y un intercambio de información eficaces, en el Reglamento (CE) núm. 1071/2009 del Parlamento Europeo y del Consejo, se exige a los Estados miembros que interconecten sus registros electrónicos nacionales (REN) a través del sistema del Registro Europeo de Empresas de Transporte por Carretera (ERRU). Debe ampliarse la información accesible a través de dicho sistema en los controles en carretera.

- Mejora del IMI para que permita comprobar la validez de las declaraciones de desplazamiento durante los controles en carretera.

- Acceso a los sistemas nacionales de control de riesgos: a fin de mejorar la eficacia, eficiencia y coherencia del control del cumplimiento, es deseable desarrollar las características y ampliar el uso de los sistemas nacionales de clasificación de riesgos vigentes. El acceso a los datos de los sistemas de clasificación de riesgos permitiría a las autoridades de control competentes de los Estados miembros de que se trate centrar mejor los controles en los transportistas incumplidores. La existencia de una fórmula común para calcular la clasificación de riesgos de una empresa de transporte ha de contribuir a un trato más equitativo de los transportistas durante los controles.

- Más competencias para la Comisión: además de facultar a la Comisión Europea para incrementar el porcentaje mínimo al 4 % de las jornadas de trabajo de los conductores de vehículos controlados por los Estados miembros, la reforma practicada por la Directiva permitirá al Ejecutivo Comunitario:

- Aclarar las definiciones de las categorías de estadísticas recabadas.

- Designar un organismo para fomentar activamente el intercambio de datos, experiencia y conocimientos entre los Estados miembros.

- Establecer una fórmula común para calcular la clasificación de riesgos de las empresas.

- Elaborar directrices sobre las mejores prácticas en materia de control.

- Establecer un método común para registrar y controlar los períodos de otro trabajo y para registrar y controlar los períodos de al menos una semana, durante los cuales el conductor esté alejado del vehículo y no pueda llevar a cabo ninguna actividad con dicho vehículo.

- Fomentar un enfoque común para la aplicación de la normativa.

- Facilitar el diálogo entre el sector del transporte y las autoridades de control.

- Actualización de mejores prácticas en materia de controles y equipos, así como de la gravedad de las infracciones.

### III. Transposición y aplicación

Finalmente, los Estados miembros deberán adoptar, publicar y aplicar a más tardar el 2 de febrero de 2022 las disposiciones necesarias para dar cumplimiento a lo establecido en la Directiva e informarán de ello inmediatamente a la Comisión, comunicando asimismo el texto de las principales disposiciones de derecho interno que adopten al respecto.

#### OTRAS DISPOSICIONES DEL PAQUETE DE MOVILIDAD

Aunque la Directiva incluida en el paquete de movilidad y analizada arriba es la norma que específicamente aborda el desplazamiento de conductores, como una premisa clave en la movilidad de trabajadores del sector y de la libre prestación de servicios transnacional de las empresas, hay otra serie de novedades que incorporan los Reglamentos que afectarán notablemente tanto a la movilidad como a los desplazamientos de trabajadores y algunos ya están en vigor, como el Reglamento (UE) 2020/1054, que se refiere principalmente a los tiempos de conducción y descanso que incorpora novedades como:

- La prohibición de hacer pausas con el vehículo en marcha (salvo doble tripulación).

- Flexibilización de los descansos semanales.

- Prohibición del descanso en cabina en descansos normales (mínimo 45 horas).

- Flexibilización de los tiempos de conducción (ampliación en hasta dos horas los límites diarios o semanales) para facilitar que el conductor retorne a su casa.

- Retorno del conductor al centro de trabajo o lugar de residencia cada tres o cuatro semanas para descanso normal (mínimo 45 horas).

Por su parte, el Reglamento 2020/1055, referido al acceso al mercado del transporte y cabotaje, combatirá la competencia desleal y la existencia de empresas buzón:

- En el cabotaje, es decir, los transportes nacionales por cuenta ajena llevados a cabo con carácter temporal en un Estado distinto del Estado miembro de establecimiento del transportista, se mantiene el límite de tres operaciones en siete días, pero incorporando un periodo de enfriamiento de cuatro días antes de la siguiente operación de cabotaje dentro del mismo Estado y con el mismo vehículo.

- Límite a los desplazamientos indefinidos o infinitos: los vehículos que realicen transporte internacional debe retornar cada ocho semanas al país de matriculación (ello debe ser puesto en relación con lo ya expuesto respecto a la Directiva, que establece el retorno del conductor cada tres o cuatro semanas).

Ambas medidas estarán en vigor en marzo de 2022

- Obligatoriedad del uso de tacógrafo para vehículos ligeros de más de 2,5 toneladas que hagan transporte internacional y que será exigible a partir de junio de 2022.



## Empleo

La población activa en la Eurorregión ha experimentado un descenso de casi 50.000 personas durante la primera mitad del año 2020 situándose a final del segundo semestre del año en 3.038.300 personas. El comportamiento de este indicador durante el periodo analizado es distinto a ambos lados de la frontera así, mientras que la tendencia en la Región Norte ha sido ascendente alcanzando 1.845.400 personas al final del segundo semestre del año, ascenso que se ha dado tanto entre las mujeres como entre los hombres activos, en Galicia la población activa tanto masculina como femenina ha ido descendiendo hasta situarse en 1.192.900 personas.

Población activa (en miles)			
Galicia			
	Total	Hombres	Mujeres
2020/I	1.239,8	646,7	593,1
2020/II	1.192,9	624,6	568,3

Fuente: IGE

Población activa (en miles)			
Norte de Portugal			
	Total	Hombres	Mujeres
2020/I	1.778,3	911,6	866,6
2020/II	1.845,4	944,4	901

Fuente: INE Portugal

Una vez más la tendencia de la tasa de actividad ha sido contraria en Galicia en donde este indicador ha decrecido durante la primera mitad del año hasta situarse en el 51% mientras que en la Región Norte la tasa de actividad ha experimentado un progresivo incremento hasta alcanzar el 59%.

Tasa de actividad			
Galicia			
	Total	Hombres	Mujeres
2020/I	53%	57,8%	48,6%
2020/II	51%	55,9%	46,6%

Fuente: IGE

Tasa de actividad			
Norte de Portugal			
	Total	Hombres	Mujeres
2020/I	56,8%	62,6%	51,8%
2020/II	59%	64,9%	54%

Fuente: INE Portugal

El comportamiento de la tasa de desempleo ha sido igual en Galicia y en la Región Norte, en ambas regiones la tendencia de este indicador ha sido decreciente durante el transcurso de la primera mitad del año 2020 descenso que se ha dado en la tasa de desempleo masculino y femenino en el caso portugués mientras que en Galicia si bien la tasa de paro femenina ha ido disminuyendo, el desempleo entre los hombres ha experimentado un leve repunte durante el segundo trimestre del año..

Tasa de paro			
Galicia			
	Total	Hombres	Mujeres
2020/I	12,6%	11,1%	14,3%
2020/II	11,9%	11,5%	12,4%

Fuente: IGE

Tasa de paro			
Norte de Portugal			
	Total	Hombres	Mujeres
2020/I	6,8%	6,5%	7,1%
2020/II	5,6%	5,4%	5,7%

Fuente: INE Portugal





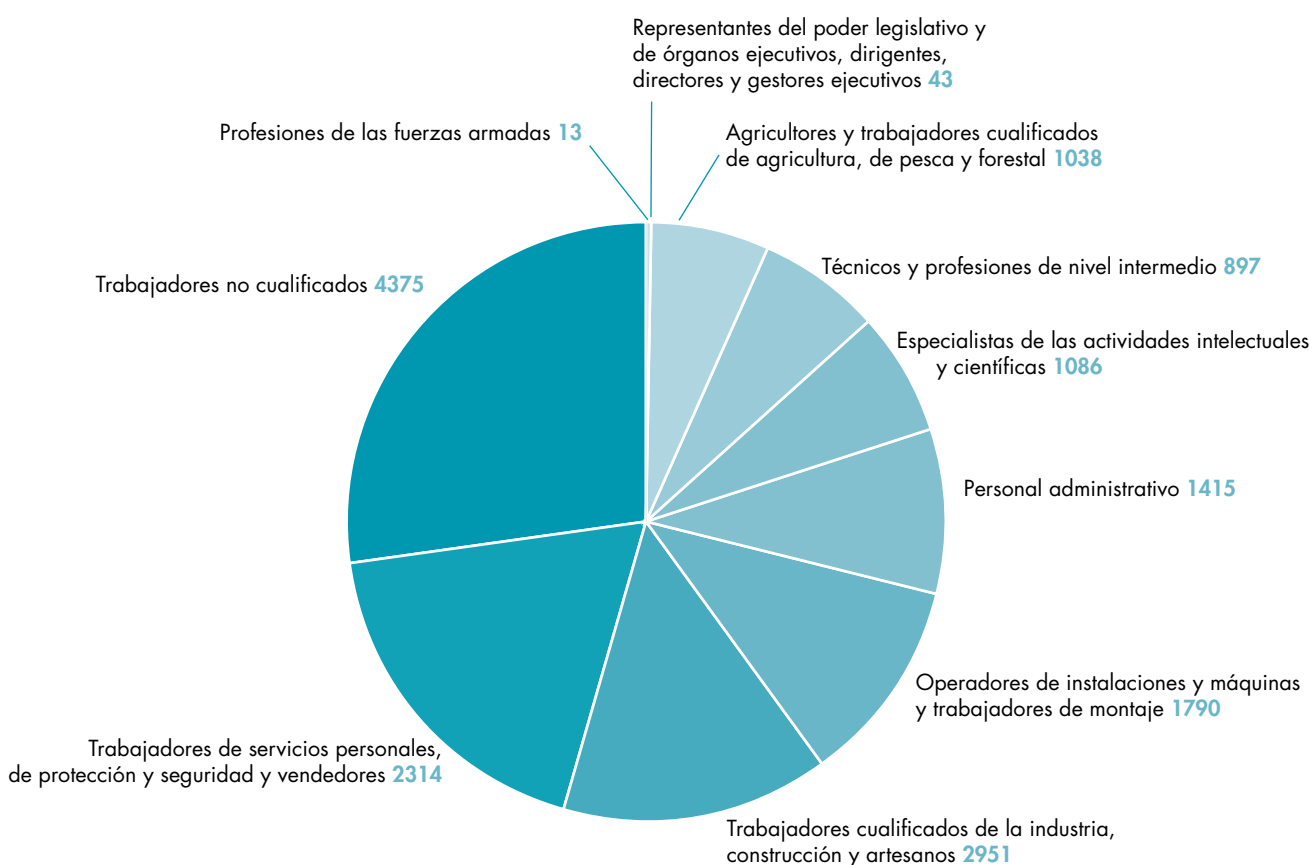
# Oferta y demanda de empleo

## Ocupaciones con mayor demanda en el Norte de Portugal

Durante la primera mitad del año 2020 un total de 15.912 ofertas de empleo fueron gestionadas a través de los *Centros de Empleo del Instituto do Emprego e Formação Profissional* de la Región Norte de Portugal, de ellas más de una cuarta parte, concretamente 4.375 es decir el 27,49% de las ofertas, se correspondieron con la búsqueda de perfiles de *trabajadores no cualificados* y dentro de este grupo de la Clasificación Portuguesa de las Profesiones 2010 el mayor número de ofertas se correspondían con el subgrupo 93: *trabajadores no cualificados de la industria extractiva, construcción, industria transformadora y transportes*.

Los empleadores que gestionaron sus procesos de reclutamiento y selección de personal a través de los *Centros de Empleo* buscaban en segundo lugar *perfiles de trabajadores cualificados de la industria, construcción y artesanos* con 2.951 ofertas o lo que es lo mismo, un 18,55% del total. En tercer lugar en función del número de ofertas gestionadas los perfiles más buscados fueron los de *trabajadores de servicios personales, de protección y seguridad y vendedores* con un 14,54% del total de ofertas, es decir, 2.314.

	Enero	Febrero	Marzo	Abril	Mayo	Junio
Profesiones de las fuerzas armadas	3	0	0	0	0	0
Representantes del poder legislativo y de órganos ejecutivos, dirigentes, directores y gestores ejecutivos	6	7	16	3	4	7
Especialistas de las actividades intelectuales y científicas	178	198	204	123	133	250
Técnicos y profesiones de nivel intermedio	206	193	159	61	112	166
Personal administrativo	362	241	244	162	165	241
Trabajadores de servicios personales, de protección y seguridad y vendedores	567	512	411	140	262	422
Agricultores y trabajadores cualificados de agricultura, pesca y forestal	419	80	44	12	63	420
Trabajadores cualificados de la industria, construcción y artesanos	736	550	440	143	461	621
Operadores de instalaciones y máquinas y trabajadores de montaje	416	318	216	68	270	502
Trabajadores no cualificados	1.095	714	550	296	556	1.164



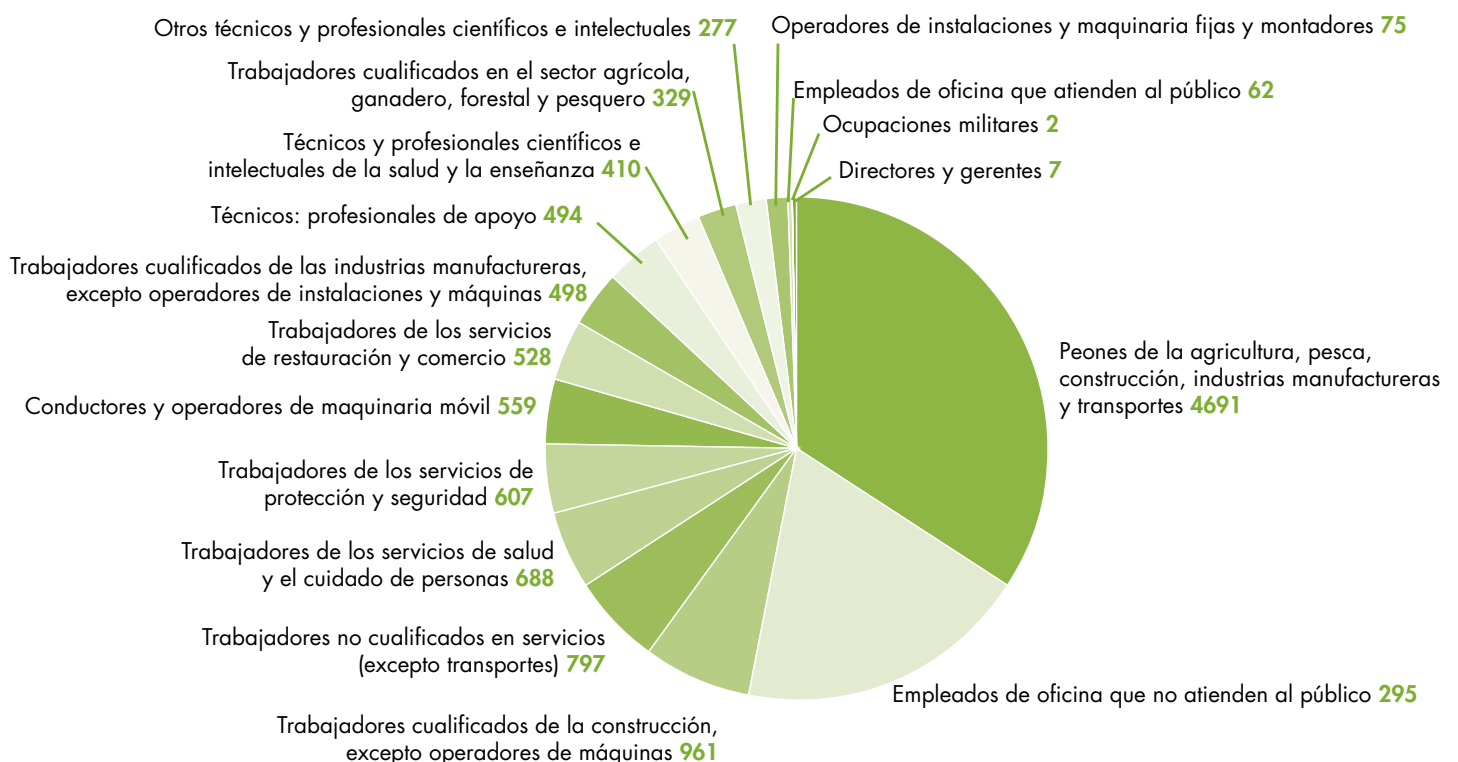


### Ocupaciones con mayor demanda en Galicia

El *Servizo Público de Emprego de Galicia* (SPEG) gestionó un total de 11.410 ofertas de empleo durante la primera mitad del año 2020. Entre ellas un total de 4.691, es decir un 41,11%, se referían a la búsqueda de *peones de la agricultura, pesca, construcción, industrias manufactureras y transportes* destacando que más del 67% de las ofertas referidas a este perfil corresponden al mes de febrero, mes en el que se introdujeron un total de 3.172 ofertas el SPEG demandando profesionales dedicados a esta ocupación.

En segundo lugar con un total de 961 ofertas gestionadas a través del SPEG, es decir, un 8,42% del total, se buscaron *trabajadores cualificados de la construcción, excepto operadores de máquinas* seguidos, con un total de 820 ofertas, de la búsqueda de *trabajadores de los servicios de salud y el cuidado de personas*.

	Enero	Febrero	Marzo	Abril	Mayo	Junio
Directores y gerentes	2	1	1	1	0	2
Técnicos y profesionales científicos e intelectuales de la salud y la enseñanza	86	82	47	43	63	89
Otros técnicos y profesionales científicos e intelectuales	61	66	36	18	24	72
Técnicos: profesionales de apoyo	123	118	82	32	50	89
Empleados de oficina que no atienden al público	50	100	27	13	25	80
Empleados de oficina que atienden al público	9	20	10	1	1	21
Trabajadores de los servicios de restauración y comercio	134	156	85	5	48	100
Trabajadores de los servicios de salud y el cuidado de personas	146	124	111	91	106	242
Trabajadores de los servicios de protección y seguridad	3	19	4	0	28	553
Trabajadores cualificados en el sector agrícola, ganadero, forestal y pesquero	21	45	46	8	56	153
Trabajadores cualificados de la construcción, excepto operadores de máquinas	177	247	123	28	139	247
Trabajadores cualificados de las industrias manufactureras, excepto operadores de instalaciones y máquinas	82	109	85	34	44	144
Operadores de instalaciones y maquinaria fijas y montadores	22	18	17	4	11	3
Conductores y operadores de maquinaria móvil	93	120	86	31	84	145
Trabajadores no cualificados en servicios (excepto transportes)	89	140	92	46	82	348
Peones de la agricultura, pesca, construcción, industrias manufactureras y transportes	94	3.172	160	62	190	1.013
Ocupaciones militares	0	0	0	0	0	2



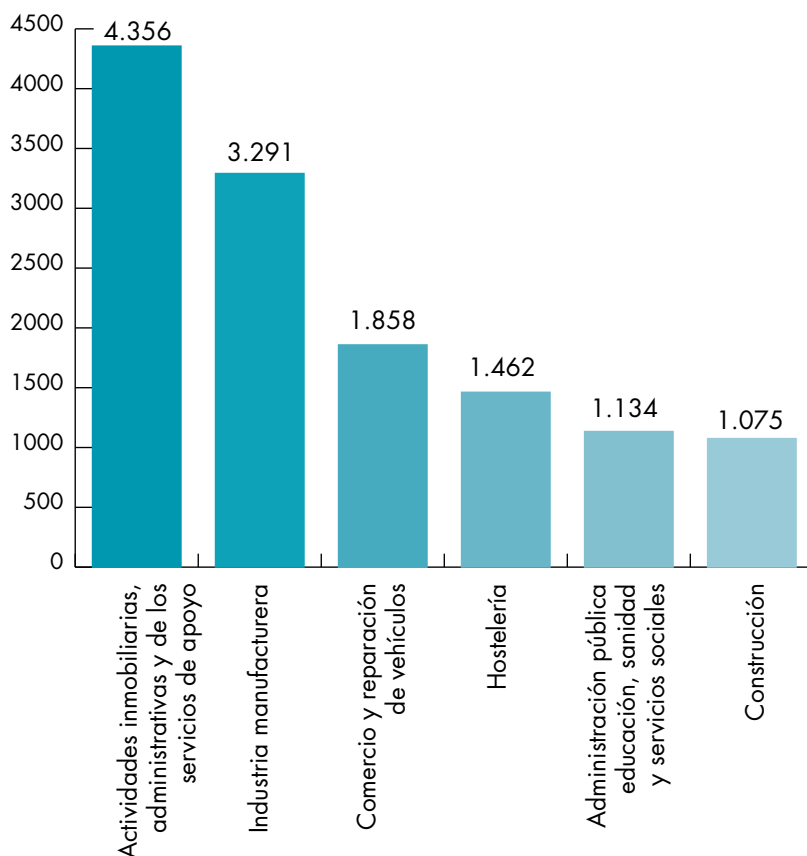


### Ofertas de empleo por sector productivo en el Norte de Portugal

Algo más de la cuarta parte de las ofertas gestionadas en los *Centros de Empleo* de la Región Norte en la primera mitad de año se referían a actividades relacionadas con el sector de las *actividades inmobiliarias, administrativas y de los servicios de apoyo*, más concretamente, un total de 4.356 ofertas.

La segunda actividad económica que más ofertas gestionó a través del *Instituto do Emprego e Formação Profissional* fue la *industria manufacturera* con un total de 3.291 ofertas, es decir un 20,68% del total, seguida del *comercio y reparación de vehículos*, actividad que gestionó un total de 1.858 ofertas, es decir, un 11,68% del total.

	Enero	Febrero	Marzo	Abril	Mayo	Junio
Agricultura, ganadería y pesca	418	80	41	36	65	435
Industria extractiva	3	0	1	1		6
Industria manufacturera	726	663	506	135	533	728
Electricidad, gas, agua y saneamiento y residuos	35	27	19	10	8	41
Construcción	374	272	239	73	228	276
Comercio y reparación de vehículos	374	391	317	107	297	372
Transporte, almacenaje	46	57	19	10	25	33
Hostelería	326	146	147	14	44	164
Actividades de comunicación	65	28	30	33	45	72
Actividades financieras e de seguros	6	9	12	13	5	8
Actividades inmobiliarias, administrativas y de los servicios de apoyo	1.196	709	473	330	463	1.185
Actividades profesionales, científicas y técnicas	136	118	135	80	105	182
Administración pública, educación, sanidad y servicios sociales	234	209	198	120	142	231
Otras actividades de servicios	49	104	147	46	66	60





### Ofertas de empleo por sector productivo en Galicia

Durante la primera mitad del año se gestionaron en el SPEG un total de 4.320 ofertas de empleo enmarcadas dentro del sector de la administración pública, defensa, educación, sanidad y servicios sociales lo que supone un 37,86% del total.

En este período destaca la enorme cantidad de ofertas introducidas bajo el epígrafe de actividad desconocida y que se elevaron a un total de 3.061 es decir un 26,83% del total. Resalta por encima de todos los meses el elevado número de altas de puestos ofrecidos en el mes de febrero con un total de 3.006 ofertas cuya actividad no se especifica o se desconoce haciendo que en la primera mitad del año 2020 no sea posible conocer cuál ha sido la actividad económica que ha generado más ofertas de empleo después de la administración pública, defensa, educación, sanidad y servicios sociales.

Por último y con un total de 987 ofertas, es decir, un 8,65% del total; es el sector de la construcción el que ocupa el tercer lugar según las altas de puestos ofrecidos para su gestión al SPEG.

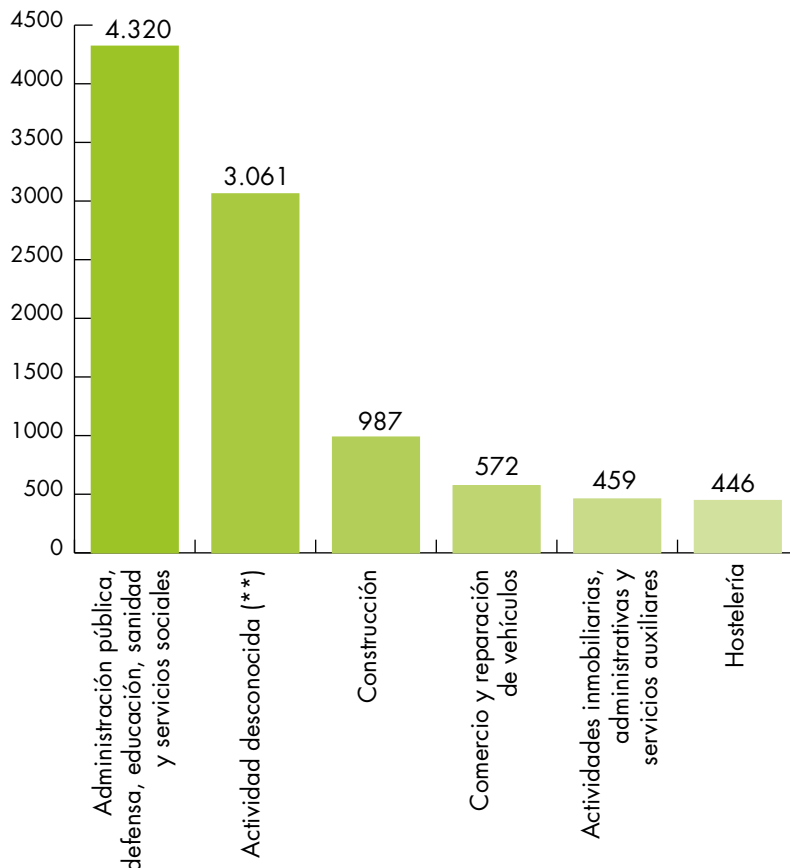
	Enero	Febrero	Marzo	Abril	Mayo	Junio
Agricultura, ganadería y pesca	49	69	68	9	24	61
Industria extractiva	0	0	3	0	0	0
Industria manufacturera	83	88	65	41	28	50
Suministro de energía eléctrica, gas, agua. Actividades de saneamiento y gestión de residuos	1	3	1	1	0	1
Construcción	177	220	136	35	117	302
Comercio y reparación de vehículos	163	168	75	20	52	94
Transportes, almacenaje	42	36	33	3	25	45
Hostelería	109	158	75	0	24	80
Información y comunicación	15	3	4	18	0	5
Financieras y seguros	21	25	4	6	11	4
Actividades inmobiliarias, administrativas y servicios auxiliares	89	93	64	17	62	134
Actividades profesionales, científicas y técnicas	53	56	21	3	17	24
Administración pública, defensa, educación, sanidad y servicios sociales	288	511	387	257	570	2.307
Actividades artísticas, recreativas y de entretenimiento	16	44	5	0	1	11
Otras actividades de servicios	75	53	63	7	15	34
(**) Actividad desconocida	6	3.006	4	0	2	43

(\*) En esta tabla no se consideran las altas de puestos ofrecidos para la intermediación laboral y para los que los servicios públicos de empleo gestionen su cobertura correspondientes a las siguientes actividades económicas de la CNAE 2009:

— Actividades de los hogares como empleadores de personal doméstico, actividades de los hogares como productores de bienes y servicios para uso propio

— Actividades de organizaciones y organismos extraterritoriales

(\*\*) En este periodo se detallan las altas de puestos ofrecidos correspondientes a una actividad desconocida dado el elevado número de altas producidas especialmente en el mes de febrero de 2020





## Confederación de Empresarios de Galicia (CEG)

Rúa do Vilar, 54

15705 Santiago de Compostela

Teléfono: + 34 981 555 888

Fax: + 34 981 555 882

Correo electrónico: [info@ceg.es](mailto:info@ceg.es)

<https://ceg.es/blog-eures-ceg/es>

<http://www.ceg.es>



## Eures Transfronteirizo Norte Portugal-Galicia

Ed. Vale do Minho.

Av. Miguel Dantes, nº 69

4930 - 678 Valença. Portugal

Teléfono: + 351 251 095 721

<http://www.eures-norteportugal-galicia.org>

# Gran acogida del blog EURES CEG

A comienzos de este año la Confederación de Empresarios de Galicia ha puesto en marcha el Blog EURES CEG, una herramienta especializada sobre movilidad transfronteriza, que proporciona información relevante y actualizada a los empresarios y profesionales de Galicia en materia de movilidad de trabajadores y libre prestación de servicios entre Galicia y Norte de Portugal.

Es importante agradecer la aceptación obtenida en este breve período, tanto de seguidores como de lectores.

Además del seguimiento de las limitaciones a la movilidad que se han producido en ambas regiones, debido a las restricciones formuladas por las autoridades de

ambos países con motivo de la pandemia producida por la COVID-19, desde el blog se ha publicado información relevante sobre la normativa que afecta a la movilidad de los trabajadores, los instrumentos de regulación colectiva de trabajo en Portugal o también sobre las ayudas que la Comisión Europea concedió al sector naval Gallego, entre otras.

Este instrumento de apoyo es posible gracias a la financiación de la Comisión Europea, que desde hace años confía en las acciones desarrolladas por la CEG en favor de la movilidad en el marco de la red EURES, así como de la oficina de coordinación del EURES Transfronterizo y de los demás socios que hacen de este partenariatado un ejemplo de cooperación.

Gracias por seguirnos  
<https://ceg.es/blog-eures-ceg/es>

La información y los contenidos incluidos en este boletín son propiedad de la Confederación de Empresarios de Galicia y no tienen carácter vinculante, pues se trata de un servicio ofrecido con un carácter informativo y divulgativo. La información contenida en esta publicación no refleja necesariamente la posición oficial de la Comisión Europea.

Queda prohibida la reproducción total o parcial de los contenidos de este boletín sin la autorización de la Confederación de Empresarios de Galicia.

Depósito legal: C-4398-2007  
ISSN: 1888-3664