

## COMUNICADO DE PRENSA CONJUNTO

**BAJO EMBARGO HASTA EL 31 DE MAYO DE 2017 A LAS 9.00 AM (CET)**

# Camiones sin conductor: un nuevo informe plantea medidas globales en materia normativa y de empleo para los transportistas

La automatización del transporte por carretera ahorrará costes, reducirá las emisiones y mejorará la seguridad en carretera. Sin embargo, la pérdida de empleos para los transportistas exige una transición bien gestionada, según un informe.

Leipzig, 31 de mayo de 2017 - Los gobiernos deben reflexionar sobre la gestión de la transición hacia los camiones sin conductor, a fin de evitar trastornos sociales potenciales por la pérdida de empleos, de acuerdo con un nuevo informe publicado por el Foro Internacional del Transporte (ITF) y tres organizaciones asociadas.

Los camiones de conducción autónoma contribuirán al ahorro de costes, la reducción de las emisiones y la mejora de la seguridad en carretera. Asimismo, podrían dar respuesta a la falta de transportistas profesionales que sufre el sector del transporte por carretera, según dicho estudio.

No obstante, de acuerdo con un escenario posible, los camiones automatizados podrían reducir la demanda de transportistas entre un 50 % y un 70 % en los Estados Unidos y Europa antes de acabar 2030, con la consiguiente desaparición de hasta 4,4 millones de empleos sobre una previsión de 6,4 millones de profesionales del transporte por carretera.

Aunque el auge de los camiones sin conductor disuada a los nuevos aspirantes de entrar en el sector, más de 2 millones de transportistas de los Estados Unidos y Europa se podrían ver desplazados directamente, de acuerdo con algunos escenarios considerados en el informe.

El informe presenta cuatro recomendaciones para ayudar a gestionar la transición hacia el transporte sin conductor por carretera:

- ▶ **Instaurar un consejo asesor de transición** que oriente sobre cuestiones laborales.
- ▶ **Considerar un sistema de permisos temporales** para gestionar el ritmo de adopción de esta tecnología.
- ▶ **Establecer, a escala internacional, estándares**, normas de tráfico y normativas de vehículos para los camiones de conducción autónoma.
- ▶ **Continuar con los proyectos piloto** con camiones sin conductor para poner a prueba los vehículos, la tecnología en red y los protocolos de comunicaciones.

Estas recomendaciones fueron acordadas conjuntamente por organizaciones que representan a los fabricantes de camiones, los operadores de camiones y los sindicatos de trabajadores del transporte, bajo los auspicios de una organización intergubernamental. Esta amplia coalición de partes interesadas otorga un peso considerable a este llamamiento a la acción.

El informe fue elaborado conjuntamente por la Asociación Europea de Fabricantes de Automóviles (ACEA), la Federación Internacional de Trabajadores del Transporte y la Unión Internacional de Transporte por Carretera (IRU), el organismo global que representa al sector del transporte por carretera, en un proyecto dirigido por el Foro Internacional del Transporte, una organización intergubernamental con sede en París y adscrita a los países de la OCDE.

**José Viegas**, Secretario General del **Foro Internacional del Transporte** (ITF) declaró:

*"El uso de camiones sin conductor podría consolidarse en muchas carreteras en los próximos 10 años. Los camiones de conducción autónoma ya operan en entornos controlados como puertos o minas. Se están efectuando pruebas en carretera abierta en muchas regiones, como los Estados Unidos y la Unión Europea. Los fabricantes están invirtiendo grandes sumas en la automatización y son numerosos los gobiernos que revisan activamente sus normativas. Prepararnos ahora para el potencial impacto social negativo de la pérdida de empleos reducirá los riesgos en caso de una transición rápida."*

El ITF es una organización intergubernamental integrada por 57 países miembros. Como única organización internacional que comprende todos los modos de transporte, actúa como un *think-tank* de políticas y organiza la cumbre anual de ministros del sector.

**Erik Jonnaert**, Secretario General de la **Asociación Europea de Fabricantes de Automóviles** (ACEA), afirmó:

*"La armonización internacional de las normas es crucial para sacar el máximo partido a la tecnología de camiones sin conductor. Sin duda, la cuestión de los camiones automatizados no se circunscribe a la esfera nacional, porque deberían poder cruzar las fronteras sin problemas. Necesitamos estándares, legislación y procesos de ámbito internacional para introducir en las normas de tráfico las excepciones pertinentes para los camiones de conducción autónoma. De lo contrario, corremos el riesgo de enfrentarnos a una amalgama de normas y reglamentos que podría disuadir a fabricantes y usuarios de la carretera de invertir en los vehículos automatizados."*

La ACEA es la defensora de la industria del automóvil de Europa y representa a los 15 principales fabricantes de turismos, camiones, furgonetas y autobuses con centros de producción en la Unión Europea.

**Christian Labrot**, Presidente de la **Unión Internacional de Transporte por Carretera** (IRU), manifestó:

*"Los camiones autónomos aportarán muchos beneficios a la sociedad, desde ahorros de costes y emisiones hasta una mayor seguridad en carretera. Asimismo, los vehículos autónomos ayudarán al sector del transporte de mercancías a afrontar la actual falta de transportistas en muchos lugares del mundo. Sin embargo, no podemos olvidar que los entregados transportistas de hoy deberán pasar por un reciclaje formativo en un futuro y que debemos seguir atrayendo a profesionales al transporte por carretera. Tenemos que trabajar todos juntos por una transición sin contratiempos hacia la tecnología sin conductor."*

La IRU es la asociación mundial del sector del transporte en carretera y reúne a operadores de camiones, autobuses, autocares y taxis, con miembros y actividades en más de 100 países.

**Steve Cotton**, Secretario General de la Federación Internacional de Trabajadores del Transporte, afirmaba:

*“La automatización del transporte por carretera exige una transición justa y bien gestionada. Consideramos muy positivo que el informe recomiende la inclusión de los sindicatos en cualquier proceso de este tipo. Debemos evitar que se someta a los conductores de camión a dificultades excesivas y garantizar que los beneficios de la tecnología repercutan equitativamente en toda la sociedad. Los camiones de conducción autónoma ponen en jaque la carrera profesional y la vida personal de millones de conductores de camión profesionales. Este informe constituye una oportuna investigación de cómo se podría llevar a cabo dicha transición. Sus recomendaciones ayudarán a los gobiernos a garantizar una transición justa para los transportistas afectados.”*

La Federación Internacional de Trabajadores del Transporte es una asociación mundial que agrupa cerca de 700 sindicatos que representan a más de 4,5 millones de trabajadores del transporte de cerca de 150 países.

- ▶ Informe (desde 31 Mayo, 09:00 am CET):  
<https://www.itf-oecd.org/managing-transition-driverless-road-freight-transport>
- ▶ Descargar imagen:  
<https://www.flickr.com/photos/internationaltransportforum/34718859792>

#### **Personas de contacto con los medios:**

Michael Kloth  
Director de Comunicaciones  
Foro Internacional del Transporte

**M** +33 (0)6 27 21 47 41  
**E** [michael.kloth@itf-oecd.org](mailto:michael.kloth@itf-oecd.org)

John Kidd  
Director, Comunicación y Eventos  
Unión Internacional de Transporte por Carretera

**M** +41 (0)79 386 95 44  
**E** [john.kidd@iru.org](mailto:john.kidd@iru.org)

Cara McLaughlin  
Directora de Comunicaciones  
Asociación Europea de Fabricantes de Automóviles

**M** +32 (0)485 88 66 47  
**E** [cm@acea.be](mailto:cm@acea.be)

Sam Dawson  
Directora Editorial y de Prensa  
Federación Internacional de Trabajadores del Transporte

**M** +44 (0)78 50 73 61 46  
**E** [dawson\\_sam@itf.org.uk](mailto:dawson_sam@itf.org.uk)

## **ANEXO:**

### **Recomendaciones**

del informe

**“Managing the Transition to Driverless Road Freight Transport”  
(Gestionar la transición hacia el transporte de mercancías sin conductor por carretera)**

Elaborado conjuntamente por  
Foro Internacional del Transporte (ITF)  
Asociación Europea de Fabricantes de Automóviles (ACEA)  
Unión Internacional de Transporte por Carretera (IRU)  
Federación Internacional de Trabajadores del Transporte (ITF)

31 de mayo de 2017

## **Establecer un consejo asesor de transición de carácter temporal para el sector del transporte por carretera**

Los gobiernos deberían crear un consejo asesor de transición dedicado al sector del transporte por carretera, para que oriente sobre los problemas laborales asociados a la introducción de camiones sin conductor. El consejo debería ser temporal e incluir a representantes de los sindicatos, las empresas de transporte por carretera, los fabricantes de vehículos y el gobierno. Ayudaría al gobierno a elegir la combinación adecuada de políticas para garantizar que los costes, los beneficios y los riesgos del transporte automatizado por carretera se distribuyan con equidad.

## **Considerar un sistema de permisos temporales para gestionar el ritmo de adopción de esta tecnología y para contribuir a una transición justa para los transportistas desplazados, a la vez que garantiza un acceso justo a los mercados**

Los gobiernos deberían considerar un mecanismo para regular la transición hacia los camiones sin conductor. Un sistema de permisos permitiría influir sobre el ritmo de adopción de esta tecnología y aportaría recursos destinados a los transportistas desplazados por esta. En contextos en que las prestaciones de desempleo a escala de toda la economía se consideren inadecuadas, podría proporcionarse una asistencia adicional en forma de programas específicos en el mercado laboral para intentar ofrecer un nuevo empleo a los transportistas. Asimismo, donde las posibilidades alternativas de empleo hayan sido también reducidas por la automatización, dichas ayudas se podrían materializar en más prestaciones sustitutivas de ingresos. Por razones de equidad, los fondos de ayuda para la transición deberían provenir de los principales beneficiarios de la operación de camiones sin conductor. La venta de permisos a los operadores que disfruten de un descenso en los costes de operación se podría complementar con contribuciones de todos los usuarios de la carretera que se beneficien de la mejora en seguridad. Un diseño cuidadoso del sistema de permisos garantizaría que estos se empleen para gestionar con equidad la transición laboral y no como medio para limitar el libre movimiento de mercancías.

## **Establecer, a escala internacional, estándares, normas de tráfico y normativas de vehículos para los camiones de conducción autónoma**

La armonización internacional de las normas es crucial para sacar el máximo partido a la tecnología de camiones sin conductor. Unos estándares y normas operacionales comunes, que permitan a los camiones autónomos un movimiento transfronterizo sin contratiempos, se deben instaurar como mínimo a escala continental y preferiblemente a escala mundial. El enfoque proactivo de muchos gobiernos ante los permisos de pruebas y las excepciones puntuales en las normas de tráfico permite que se pongan a prueba diferentes enfoques en paralelo, lo que puede acelerar la maduración de la tecnología. Sin embargo, se corre el riesgo de que, ante esta competencia, no se preste la atención suficiente al objetivo último de la armonización.

## **Continuar con los proyectos piloto con camiones sin conductor para poner a prueba los vehículos, la tecnología en red y los protocolos de comunicaciones**

Los gobiernos, el sector y los investigadores deben seguir avanzando en las pruebas en carretera abierta, en corredores y áreas especialmente designadas, para experimentar con los vehículos, la tecnología en red y los protocolos de comunicaciones. De este modo se pueden poner a prueba diversas tecnologías sin comprometerse con un determinado estándar, empresa o tecnología al principio del proceso de desarrollo, con lo que se garantiza que las costosas inversiones a escala de toda la red no se despilfarran ni pequen de ser demasiado específicas. Así se ayudaría a garantizar que se optimicen los beneficios que la automatización del transporte de mercancías por carretera aportará a la sociedad.