

# **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 despilfarren 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.