



RESUMEN II JORNADAS DE POLÍTICAS SECTORIALES TCM-UGT
“TRANSPORTE Y NUEVAS TECNOLOGÍAS”

Jaén, 11 de diciembre 2007

Transportes, Comunicaciones y Mar
(TCM-UGT)

Madrid, 19 de diciembre de 2007

RESUMEN II JORNADAS DE POLÍTICAS SECTORIALES “TRANSPORTE Y NUEVAS TECNOLOGÍAS” (Jaén, 11 de diciembre de 2007)

PRESENTACIÓN

***Miguel Prim Gorrochategui* (Secretario de Institucional y Coordinación Sectorial TCM-UGT)**

Estas II Jornadas de Políticas Sectoriales que celebramos en Jaén con motivo del III Comité Federal de TCM, están enfocadas hacia las nuevas tecnologías aplicadas al sector del transporte por carretera, hacia la seguridad y la salud de los conductores profesionales y hacia las repercusiones que este sector tiene sobre el fenómeno del cambio climático.

Las jornadas están estructuradas alrededor de una mesa redonda que abordará el debate sobre el tacógrafo digital, las energías renovables, la formación continua de los conductores profesionales y los biocombustibles como solución de futuro. Finalizaremos con una valoración, desde nuestra Federación, de los efectos que las nuevas tecnologías tienen y tendrán en el transporte por carretera.

El tacógrafo digital es una herramienta que proporciona a los conductores profesionales y a las empresas datos más fiables y no manipulables sobre conducción (velocidades, distancias...), con el fin de atajar el problema de la alta siniestralidad que sufren nuestros conductores profesionales. No obstante, desde TCM-UGT seguimos reclamando que esta medida se extienda, sin distinción, a todos los vehículos que transportan mercancías, independientemente de su Masa Máxima Autorizada.

Por otra parte, plantearemos las repercusiones de la aplicación de las energías renovables al transporte, y cómo los biocombustibles generarán más puestos de trabajo en la agricultura, menos contaminación que provoque el progresivo calentamiento global y un mantenimiento más duradero de los vehículos.

Las Jornadas abordarán los efectos del Real Decreto por el que se regula la cualificación inicial y la formación continua de los conductores de determinados vehículos destinados al transporte por carretera. Los antecedentes de esta norma vienen de la Directiva 2003/59/CE, y establecen dos obligaciones: la obtención de un título, independiente del carné de conducir, de cualificación inicial para los conductores de vehículos de más de 3.500 Kg y la formación continua renovable cada cinco años.

En último lugar, debatiremos acerca de las nuevas tecnologías aplicadas al sector de transporte por carretera, y cómo éstas pueden contribuir a mejorar la salud y la seguridad de nuestros conductores profesionales.

APERTURA

***Manuel López Jiménez* (Segundo Teniente Alcalde Delegado del Área de Coordinación y Relaciones Institucionales. Concejal Delegado de Urbanismo)**

Jaén es una ciudad deficitaria en materia de transporte urbano. Los autobuses sufren importantes retrasos de hasta casi una hora. El transporte en la ciudad no es competitivo. En consecuencia, la población usa mayoritariamente sus vehículos privados.

Una solución viable puede ser la constitución del Consorcio Regional de Transportes de Jaén, que aglutinará, además, al tranvía. Este eficiente vehículo se comenzará a implantar en la ciudad

a partir del 2008, y está previsto que sea efectivo para el año 2009. Constituye una apuesta más del Gobierno de Jaén por un transporte urbano público y respetuoso con el medio ambiente, en contra del vehículo privado.

El Ayuntamiento de Jaén apuesta también por la intermodalidad, creando una estación intermodal que aglutine al ferrocarril y al transporte urbano, mejorando la red de infraestructuras de la ciudad.

Manuel Salazar Vela (Secretario General UGT-Jaén)

La Provincia de Jaén está invirtiendo muchos recursos en los últimos años en la red de carreteras. Esta es una medida tendente, entre otras, a eliminar la elevada siniestralidad del transporte de mercancías. El 30% de los accidentes de tráfico son accidentes de trabajo.

UGT-Jaén también apuesta por la intermodalidad, propuesta que ha sido aceptada por el equipo de Gobierno de la provincia.

Sebastián Tercero Troyano (Secretario General TCM-UGT Jaén)

El tacógrafo digital es la única medida que tiene el trabajador en sus manos para defender sus derechos ante el empresario.

El cambio climático, tema del que hablarán estas Jornadas, es una apuesta de UGT debido a la influencia que nuestros transportes tienen en el mismo. Jaén tiene tres fábricas de biodiesel en toda la Provincia y sólo cinco gasolineras que expendan biocombustibles. Hay que seguir, por tanto, apostando por un futuro que no contamine el medio ambiente.

MESA REDONDA

TACÓGRAFO DIGITAL

Benito Bermejo Palacios (Jefe de Área de Inspección Operativa de Transporte de Mercancías del Ministerio de Fomento)

En los años 70 se podían controlar las actividades de los conductores profesionales a través de una libreta individual y manual. Treinta años después hemos llegado a importantes avances con la implantación del tacógrafo digital. Entre medias tuvimos el tacógrafo analógico, que reflejaba de manera más o menos automática las actividades del conductor y del vehículo (velocidad, distancia recorrida...). Con esta medida creció mucho el fraude, ya que el aparato era fácil de manipular, de ahí la necesidad de buscar uno más seguro como el digital.

Los primeros estudios llevados a cabo en la materia datan de 1992-93, pero no es hasta 2006 hasta que no se pone en marcha de manera efectiva, con el acuerdo de todos los países miembros de la Unión Europea, el compromiso de llevarlo a cabo en sus respectivos territorios. Para la coordinación se creó una red de consultas a nivel europeo.

El tacógrafo digital constituye una herramienta segura y no manipulable que recoge mucha información. Se articula a través de una firma digital del propio conductor. Lleva una tarjeta inteligente con un alto contenido tecnológico y seguro (mediante chip) fabricadas en la Fábrica Nacional de Moneda y Timbre. El acceso al sistema del tacógrafo digital se produce a través de claves cifradas en las propias tarjetas. La información se graba dos veces: una en la tarjeta del conductor y otra en el propio tacógrafo.

En la página Web del Ministerio de Fomento se puede encontrar un simulador de cada marca de tacógrafo que se comercializa en el mercado, que sirve como información para empresarios y

trabajadores. Se ha elaborado, además, una página Web dedicada en exclusiva a ofrecer información sobre el tacógrafo.

A través de las ventajas que ofrece Internet existe la posibilidad de que, remitiendo los archivos contenidos en la memoria de la tarjeta del conductor, el Ministerio devuelva a éste traducidos los datos sobre velocidades y distancias recorridas. Esta herramienta se permite poner en práctica gracias a la existencia de un único servidor a nivel nacional para todos los conductores profesionales. A nivel europeo existe una red de consultas llamada TACONET, que permite conocer datos acerca de los conductores de otros países que circulen por nuestro territorio.

Aún existen fallos en el tacógrafo digital. Sigue siendo una herramienta lenta, que tarda mucho en descargar la información y que no permite unirlo, por ejemplo, a un GPS. Para solventar estos fallos la Comisión Europea ha creado un subgrupo dentro del Grupo de Estudio ya existente dedicado en exclusiva a la mejora del tacógrafo digital. Desde el Ministerio de Fomento se continúa estudiando la introducción de nuevas tecnologías que permitan una mayor seguridad y control del transporte de mercancías por carretera.

ENERGÍA RENOVABLE APLICADA AL TRANSPORTE

M^a José Colinet Carmona (Jefa del Departamento de Energía Renovable. Agencia Andaluza de la Energía. Consejería de Innovación, Ciencia y Empresa de la Junta de Andalucía)

Los biocombustibles utilizados actualmente para el transporte por carretera son: biodiesel, bioetanol y biogas. El biodiesel y el bioetanol no necesitan transformación tecnológica en los vehículos.

El uso del biodiesel está más normalizado que el de los otros biocombustibles. Su uso está creciendo de forma importante con respecto al del bioetanol. Existen actualmente dos normativas que lo regulan en España: el Real Decreto 61/2006 por el que se determinan las especificaciones de las gasolineras, y que establece un porcentaje mínimo del 5,83% de carburantes bio; y la Ley 12/2007 que regula los hidrocarburos.

Es importante distinguir entre los biocombustibles y los biocarburantes. Estos últimos son los que se aplican directamente sobre el transporte. En Andalucía, se fabrica un 5% de estos carburantes, mientras que sólo se consume el 1%, siendo el porcentaje mayor de consumo en 2007 el de los vehículos privados. No obstante, el aumento ha sido considerable en los dos últimos años. Sólo en Andalucía hay 77 gasolineras con biodiesel, que constituye el 37% del total en España.

Las ventajas del biodiesel son considerables, especialmente en materia de reducción de costes. Un autobús puede ahorrar unos 120 € al año usando biodiesel B-30. Otra ventaja es que genera una importante mano de obra. A partir del año 2020 será obligatorio que tengamos biocarburantes que cubran el mínimo que establece el RD 61/2006.

Andalucía es una región exportadora de biocarburantes. Existen en la actualidad cinco plantas terminadas, que se localizan mayoritariamente en zonas portuarias. En construcción existen once y en promoción y desarrollo nueve. El total de la producción de biocarburantes, si funcionasen todas las plantas previstas a la vez, sería de 3.420,1 ktep (16,7% del consumo previsto de toda la UE-25)

Las herramientas que ha creado la Junta de Andalucía para introducir las nuevas tecnologías en los carburantes se resumen en tres bloques: innovación, incentivos y medidas legislativas. Como innovación se ha creado el Centro Tecnológico Avanzado de Energías Renovables de Andalucía. Como incentivos está previsto un programa dirigido a las empresas, con bonificaciones en el caso de consumos energéticos eficientes. Por último, como medidas legislativas cuenta con la Ley 2/2007 de Fomento de las Energías Renovables y del Ahorro y

Eficiencia Energética de Andalucía (que se desarrollará a través de Planes de Acción). Existe, además, un borrador de desarrollo reglamentario de esta Ley, que impone dos obligaciones: el uso de los biocarburantes en autobuses de transporte público regular de viajeros, y una mayor información a los consumidores y a la propia Junta de Andalucía. Además, la región está implantando múltiples planes que incentiven el uso de las energías renovables en el transporte.

EFFECTOS DEL DECRETO POR EL QUE SE REGULA LA CUALIFICACIÓN INICIAL Y LA FORMACIÓN CONTINUA DE LOS CONDUCTORES DE DETERMINADOS VEHÍCULOS DESTINADOS AL TRANSPORTE POR CARRETERA (CAP)

Ana Muñoz (Responsable del Departamento de Formación de la Asociación del Transporte Internacional por Carretera. ASTIC)

El antecedente del Real Decreto es la Directiva 2003/59/CE sobre cualificación inicial y formación continua. El RD regula la obligatoriedad de una cualificación inicial, independiente del permiso de conducir y de una formación continua.

La formación continua es compatible con los cursos de recuperación de puntos y de mercancías peligrosas. El tema fundamental de los cursos es la seguridad en la carretera y la racionalización del uso de los carburantes. Se distribuyen en 35 horas cada cinco años. Sólo es realizable para quienes ya tienen el CAP.

A diferencia de otros países de la Unión Europea, en España no sólo es obligatorio hacer el examen, sino también un curso. Será obligatorio que los conductores lleven la tarjeta encima una vez aprobado el examen, que tendrá un plazo de validez de cinco años hasta el siguiente curso.

El Ministerio de Fomento creará una Fundación para la Formación en el Sector del Transporte, que permitirá desarrollar este Real Decreto correctamente.

BIOCOMBUSTIBLES: ¿SOLUCIÓN DE FUTURO?

Fernando Delgado Ruiz (Transportes Urbanos de Sevilla, SAM. TUSSAM)

La empresa municipal de autobuses de Sevilla (TUSSAM) tiene una plantilla de 1.450 empleados, una flota de 400 autobuses, 15 millones de kilómetros recorridos al año y 83 millones de viajeros. Se caracteriza también por usar nuevas tecnologías y biocombustibles.

En los últimos años ha desarrollado una serie de medidas para disminuir el impacto ambiental, como la optimización de la gestión de los vehículos y la renovación de la flota de forma excepcional incorporando vehículos con Gas Natural. Las ventajas que ofrece el Gas Natural son las siguientes: disminución considerable de emisiones contaminantes; alta fiabilidad y viabilidad; coste del consumo menor al del petróleo; subvención parcial de la Administración; y menor índice de ruido, vibraciones y emisiones. Para el año 2010 el objetivo de TUSSAM es que el 50% de su flota de autobuses funcione con Gas Natural y el otro 50% con biocombustibles.

En Sevilla existen ya dos modelos de microbuses eléctricos, con una autonomía de 10 a 12 horas.

Los biocombustibles son aquellos combustibles que provienen de la biomasa. Si se usaran al 100%, los efectos positivos que tendríamos serían los siguientes: una disminución de las emisiones contaminantes que permitiría luchar contra el calentamiento global, así como hacer crecer los puestos de trabajo del sector agrícola. No obstante, tienen también efectos negativos, ya que si incrementa el porcentaje de la mezcla incrementa, a su vez, el del consumo. Además,

los desajustes entre la oferta y la demanda pueden producir incrementos en el precio final del biocarburante. En conclusión, el uso de los biocarburantes puede aumentar ligeramente el consumo, pero puede ayudar a mejorar la vida del motor.

TUSSAM está desarrollando un proyecto de investigación sobre E-Diesel (Bioetanol + Gasóleo) financiado por la Administración Central. El objetivo de este proyecto es resolver la estabilidad de la mezcla y estudiar los resultados en el motor y en la contaminación a la atmósfera.

¿Biocombustibles como solución de futuro?: es una solución de presente que, de hecho, ya estamos utilizando.

VALORACIÓN DE UGT CON RESPECTO A LAS NUEVAS TECNOLOGÍAS EN EL TRANSPORTE

***José Manuel Sanz Pradilla* (Área Interna Sector Federal de Carreteras y Urbanos TCM-UGT)**

Desde la Federación de Transportes, Comunicaciones y Mar de UGT se valora positivamente la incorporación de nuevas tecnologías en nuestros sectores, especialmente las que contribuyan a mejorar la seguridad vial.

Los sistemas de seguridad deberían ser un elemento de serie y obligatorio en todos los vehículos, y no limitarlos a meras elecciones “a la carta”. Existen sistemas de control más exhaustivo de seguridad activa como es el ESP, que ya incorporan muchos vehículos. Este sistema combina el ABS y el control de tracción, permitiendo evitar que el vehículo se desplace por la inercia o las fuerzas laterales. A pesar de esto, todavía no es un sistema obligatorio en todos los coches nuevos. Lo mismo ocurre con el sistema “Retarder”, pensado para adaptarse a los camiones. Este sistema de frenos permite controlar la velocidad de forma más sencilla y segura. El conductor puede cambiar de marcha mientras el Retarder está accionado. Se aprovecha la velocidad de la bajada para dar al camión un mayor empuje para la subida posterior. Esto permite reducir los tiempos de conducción, a la vez que optimiza el combustible, disminuyendo el uso de los frenos y del acelerador. Este menor uso del combustible genera, consecuentemente, niveles más bajos de emisiones.

El 90% de las causas de los accidentes por carretera se deben a errores humanos. Por tanto, todos los avances tecnológicos deberían aplicarse obligatoriamente a todos los vehículos que transporten mercancías, independientemente de la Masa Máxima Autorizada del automóvil (las furgonetas, exentas del tacógrafo, producen el 46% de los accidentes por carretera. Sólo cerca del 10% de los vehículos, tanto de transporte de viajeros como de mercancías, están obligados a llevarlo). Desde TCM reclamamos que este tipo de medidas de seguridad sean no sólo obligatorias para los trabajadores asalariados, sino también para los trabajadores autónomos.

Es necesario que se haga una interpretación unitaria de los reglamentos en materia de seguridad vial y nuevas tecnologías en todas las Comunidades Autónomas y en todos los países miembros de la Unión Europea. Es, por tanto, una tarea fundamental unificar los criterios para garantizar que todos los territorios y todos los trabajadores van a estar protegidos. Por ejemplo, podría extenderse a todos los vehículos que circulan por espacio europeo la tecnología del GPS, que automatiza las rutas de los conductores indicando por dónde deben circular, cuáles son las rutas más eficientes, etc.

Otra de nuestras reclamaciones desde TCM-UGT ha sido el desarrollo de la intermodalidad de los transportes de mercancías. Esta permite aumentar la eficiencia en los modos de transporte, aprovechando los beneficios que pueda dar cada tipo de transporte en cada zona del territorio donde circulen las mercancías. Ante el gran crecimiento que van a experimentar algunos de nuestros sectores de aquí a unos años, especialmente el de transporte por carretera (ya que el ferrocarril sólo está previsto que crezca un 13%), la Unión Europea tiene previsto desarrollar esta intermodalidad en un 50% para el año 2020. Paralelamente, se irán incorporando

progresivamente los avances tecnológicos que permitan una conducción más eficiente y más segura, sobre todo por carretera.

CLAUSURA

Miguel Ángel Cillero (Secretario General TCM-UGT)

Una mayor posibilidad de movilidad nos da una mayor libertad a todos. Para ello es necesario que exista un compromiso de todas las partes: ciudadanos, Administración y empresas.

Desde TCM-UGT apostamos por la intermodalidad, elemento que nos dará más garantía de que exista un nivel mínimo en la prestación de servicios y una mayor calidad en el empleo. Nuestro compromiso también está con la sociedad en general.

El 1% de la producción agrícola en España está destinado a los biocombustibles. A pesar de ello, no podemos decir que la subida de los precios de los alimentos se deba a la producción de biocombustibles.

Dentro de nuestra preocupación por la alta siniestralidad de algunos de nuestros sectores, TCM participó el pasado octubre en una campaña, junto a otros sindicatos y patronales, sobre la Siniestralidad del transporte por carretera. El objetivo de esta campaña (*La fatiga mata*) era concienciar a las Administraciones para elaborar estadísticas reales que reconozcan los accidentes de tráfico cuando sean laborables. Es necesario conocer los datos, a pesar de que los índices nos dejen en una mala posición, ya que si no, no podremos mejorarlos.

En cuanto al carné por puntos, creemos que no puede darse el mismo tratamiento a los conductores profesionales que a los privados. El resultado es que existe una falta de compromiso del Ministerio de Fomento con los trabajadores del transporte por carretera.

Otras cuestiones sobre las que seguimos apostando son una correcta trasposición de la Directiva de Tiempos de Trabajo; la formación, unida a la seguridad, que será una inversión de futuro tanto para las empresas como para los trabajadores; y la extensión del tacógrafo digital a todos los vehículos de transporte de mercancías por carretera, independientemente de si su Masa Máxima Autorizada es mayor o menor a 3.500Kg.