



## Movilidad urbana sostenible para una salud mundial (y II)

Miguel Angel Ochoa

**L**A CONCENTRACIÓN de ozono a nivel del suelo, que es producto de la interacción de muchos contaminantes distintos con la luz solar, causa también enfermedades respiratorias crónicas y asma. Además, la propia luz solar puede ocasionar asma y enfermedades respiratorias crónicas.

Las Administraciones nacionales, regionales y locales deben aplicar políticas y realizar inversiones que promuevan el transporte público, la eficiencia energética en las viviendas, la generación de energía y una mejor gestión de los residuos. Pero también cada uno de nosotros podemos y debemos promover cambios a nivel individual y en nuestra comunidad.

En una sociedad cada vez más digitalizada, debemos ser capaces de aprovechar el gran potencial de los millones de datos que generamos y recibimos, tanto para la correcta toma de decisiones como para mostrar las ventajas de las mismas. Así, hoy en día, los servicios de salud y movilidad de muchas ciudades están ya trabajando conjuntamente para calcular los beneficios que cada potencial medida de transporte podría generar para la salud, ver la interrelación entre el reparto modal en una ciudad y las admisiones hospitalarias asociadas a causas respiratorias, etc.

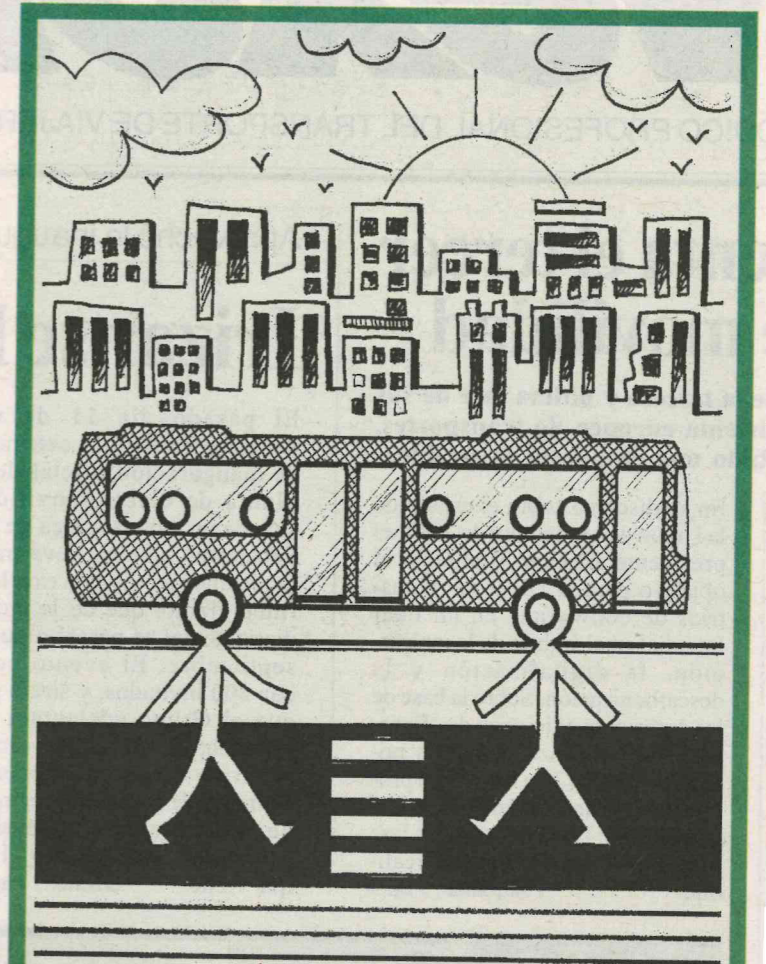
Así, el simple hecho de monitorizar la calidad del aire permite avanzar en la línea correcta (más de la mitad de las ciudades que supervisan los niveles de contaminación del aire en los países de ingresos altos lograron reducciones del 5% entre 2008 y 2013).

En cualquier caso, debemos actuar con mayor rapidez y urgencia, sobre todo en los países de ingresos medianos y bajos, donde no se han logrado avances tan claros y donde la calidad del aire está empeorando. Debemos asegurarnos de que las personas sepan cuáles son los niveles de contaminación del aire en su ciudad y de que sean conscientes de sus efectos letales, porque es la forma más eficaz de que cada uno de ellos y sus gobiernos decidan actuar.

Y aquí, de nuevo, es cuando el sector empresarial, firmemente apoyado por gobiernos que entiendan los retos globales, puede ser un elemento facilitador del cambio. "Es necesario que la industria, generalmente innovadora, se anticipe a las necesidades, de forma creativa mediante el diseño de soluciones y plataformas integradas de movilidad eficientes". ("Salud Pública y Movilidad sostenible", ponencia de María Neira, directora del Departamento de Salud Pública, Medio Ambiente y Determinantes Sociales de la Salud de la OMS).

Y que las Administraciones apuesten por estrategias urbanas sostenibles en el marco de una transición energética decidida y realista, conformando así un marco estable para el desarrollo de esquemas de colaboración público-privada que garanticen el mejor servicio a los ciudadanos.

El gran reto que nos presenta la salud a nivel mundial sólo podrá ser alcanzado con éxito a través de la elaboración de una estrategia global y de largo plazo resultante de la integración horizontal (medio



**La salud depende de cómo se desarrollan las ciudades, y es vital por eso garantizar la democratización de la movilidad eficiente**

ambiente, salud, transporte...) y vertical (integración nacional, regional y local). La gama de posibles actuaciones y recomendaciones está altamente interrelacionada y, por lo tanto, los esfuerzos efectivos para ponerlos en marcha deben incluir necesariamente a todos los actores.

En definitiva, la salud depende de cómo se desarrollan las ciudades y, en este sentido, es vital garantizar la democratización de una movilidad, eficiente, accesible y asequible. Desde el Think Tank

Movilidad y la Fundación Corell, en el ámbito de nuestras competencias respectivas, seguiremos trabajando para mejorar la calidad de vida urbana y el bienestar económico mediante el apoyo y la promoción del transporte público sostenible en todo el mundo. Especialmente en el Día Mundial de la Salud, ¡les animamos a que se unan a nosotros!

Miguel Angel Ochoa, presidente de la Fundación Corell, y del Grupo Think Tank Movilidad.

La Fundación Corell analiza los cambios ante la presentación del tercer paquete de movilidad y el proceso de reforma de otras normas

# Mercancías y viajeros coinciden en la necesidad de que las leyes se armonicen a nivel comunitario

La Fundación Corell, junto con Astic y Confibus, ha celebrado la jornada "La Normativa Social Europea de Transporte. Armonización, control y

flexibilidad", cuya principal evidencia es la lucha de intereses entre los países centrales y los periféricos, en un momento en el que desde

Europa se propone el tercer paquete de movilidad, que entre otras cuestiones, incorpora la limitación de emisiones de CO2 para los pesados.

La jornada tuvo como principal conclusión que el futuro del transporte de mercancías y viajeros está condicionado por la lucha de intereses entre los países europeos centrales como Francia, Alemania y Austria y los periféricos, tanto del Sur como del Este.

El evento, que se desarrolló en la sede del Consejo Económico y Social, comenzó con la apertura por parte de Marcos Peña, presidente del CES; Miguel Ángel Ochoa, presidente del Patronato de la Fundación Corell; y Marcos Basante, presidente de Astic, quien realizó una introducción sobre la situación general del transporte de mercancías y viajeros en Europa: "Hay una guerra en la que los países centrales quieren cambiar el modelo y tomar el poder con medidas restrictivas y proteccionistas. Desde Astic defendemos la flexibilización para que los conductores puedan realizar sus descansos y volver a sus casas".

La primera intervención corrió a cargo de Inés Ayala, eurodiputada del Grupo S&D, que desarrolló la ponencia "Transporte Europeo por Carretera: Paquetes legislativos, mercancías y viajeros". Ayala explicó que actualmente hay un problema grave debido a las políticas de austeridad, que han llevado a la falta de inversión en infraestructuras, así como al envejecimiento de las flotas. "España está invirtiendo en infraestructuras, pero tenemos el tapón de los Pirineos. El Gobierno francés no da facilidades. Para Ayala, la parte positiva de



Por la izquierda, José Manuel Pardo, Roberto Parrillo, Alfonso Sánchez, Pedro Conejero y Jaime Rodríguez.

la crisis es que ha hecho que los países del Sur sean competitivos, pero ahora hay que luchar para subir los precios del transporte, que no están impuestos por los transportistas. Según ha explicado, en 2013-2014, Francia, Alemania y Austria comenzaron una ofensiva basada en la legislación actual, estableciendo condiciones para penalizar los descansos en cabina, incrementar los requisitos documentales, etc, lo cual perjudica a los países periféricos. Los países del Sur y el Este quieren llegar a un

texto que no discrimine a los trabajadores y que defienda su derecho a la vuelta a casa, además de hacer que las autoridades y las compañías asuman la carga documental y burocrática.

Por otro lado, se plantea la necesidad de regular el *posting*, resolviendo los desplazamientos mediante la vía de la exención de la parte de tránsito y transporte profesional. En el caso del cabotaje, el planteamiento es un cabotaje controlado sin *posting* y establecer métodos de comunicación entre

países, para que el conductor no tenga que llevar toda la documentación.

## Nuevas tecnologías

La siguiente ponencia "Nuevas tecnologías, conducción autónoma y legislación", fue desarrollada por Alberto Merino, gerente de Producto de Mercedes-Benz Trucks España, y Walter Herrmann, director Segmento Soluciones Telemáticas de Continental Automotive Spain S.A. Ambos han coincidido en afirmar que, como

fabricantes, buscan ofrecer la mejor tecnología y confort, pero estas innovaciones deben ir acompañadas de cambios legislativos para que puedan hacerse efectivas.

Alberto Merino incidió en la necesidad de mejorar el confort y la eficiencia, mediante un puesto de trabajo ergonómico y elementos de descanso confortables, pero "de poco sirve si el conductor no puede dormir en la cabina debido a la legislación". Además del confort, los vehículos ofrecen cada vez mayor conectividad, posibilidad de conducción autónoma y electrificación.

Walter Herrmann destacó las oportunidades que ofrece el mercado por los sistemas avanzados de conectividad, electrificación y movilidad compartida. Todas estas tecnologías ayudan a la optimización de costes de eficiencia. Un ejemplo es el tacógrafo inteligente, que será obligatorio en mayo de 2019 y que permite funcionalidades para comunicarse con las infraestructuras.

Los avances tecnológicos llevan a una controversia sobre los cambios que pueden provocar respecto a la jornada laboral. La legislación va por detrás de la tecnología y, por ejemplo, los avances en la conducción autónoma podrían provocar que se puedan alargar los tiempos de conducción, lo que obligará a redefinir la jornada laboral y cómo se computan los tiempos en los que el conductor no conduce.

## Necesaria armonización normativa

La primera mesa redonda de la jornada tuvo lugar bajo el título: "Armonización de la normativa y flexibilidad. Paquetes legislativos de mercancías y viajeros", y fue moderada por Alfonso Sánchez, ex-subdirector de Inspección del Ministerio de Fomento, que introdujo el tema exponiendo la necesidad de armonizar la aplicación de las normas en los diferentes países. La mesa estuvo formada por: Pedro Conejero, consejero de Transporte Caudete y Patrono de la Fundación Corell; José Manuel Pardo, vicepresidente de Asuntos Sociales de IRU; Roberto Parrillo, presidente de ETF; y Jaime Rodríguez, director de Confibus.

Pedro Conejero incidió en los fundamentos del Reglamento y Directiva europeos y legislación española, que apelan a la mejora de las condiciones sociales y salud

de los conductores y también a evitar la distorsión de la competencia. Conejero preguntó en su exposición, dirigiéndose al presidente de ETF, si en todos los países de la Unión Europea, todas las tareas que realizan los conductores, que no son sólo conducir: cargas, descargas, intercambios de pallets, control de temperaturas, tiempos de espera... se registran por la vía del selector de actividad, se controlan, se cotizan, se remuneran, etc. Porque, a su juicio, la información de la propia Comisión es que cada país actúa "a su forma y manera, lo que deja en total evidencia la mínima posibilidad de competir legal y lealmente y respetar los principios de unidad de mercado". Según Conejero, esta situación genera todavía más diferencias de costes y, por consiguiente, más distorsión de competencia.

Por otra parte, incidió en su exposición en situaciones que deberían revisarse vía protocolos europeos de obligado y urgente cumplimiento: "Hacerlo solo en un Estado es un suicidio comercial y de viabilidad empresarial. Hay que regular y, en su caso, prohibir (por cumplimiento de fundamentos de normativas europeas y también por la Ley de Prevención de Riesgos y Salud Laboral), la carga y descarga de los conductores en lotes superiores a más de 3,5 toneladas, el intercambio de pallets, la horas de espera y 'desespero', porque no es admisible que se use al conductor como mozo de carga y al camión como almacén de *stockage*. Además esas labores y esos tiempos dedicados a ello deben tenerse en cuenta y, en este momento, el no hacerlo y el no haber consensuado esas actividades al margen de la



La eurodiputada Inés Ayala, durante su intervención.



A la izquierda, Miguel Ángel Ocho con los representantes de Continental y Mercedes-Benz. A la derecha, la mesa formada por los representantes de los Grupos políticos.

conducción, supone un evidente factor grave de distorsión de la competencia. Esta situación agrava el diferencial entre empresas cumplidoras y las que no lo son; entre países de la Unión Europea que lo registran y controlan y los que no lo verifican y, todo ello, supone un gravísimo atentado a los fundamentos e imperativos de la propia Unión Europea. Hacer leyes para no cumplirlas y aplicarlas cada uno a su forma y manera es un disparate que genera en el transporte por carretera unas ventajas inadmisibles para las empresas de países y territorios con salarios y cotizaciones de bajo coste, pero también para los tiempos de productividad en la conducción, que hacen imposible la viabilidad de las empresas resistentes".

Por otro lado, Conejero explicó que, en nuestro país, la distorsión de la competencia es evidente e insoportable: "No se explica, ni se puede aceptar que, para un mismo trabajo y en un sector, haya grandes diferencias de convenios provinciales incluso entre provincias vecinas de Comunidades Autónomas. Es una situación inexplicable e inadmisibles". Haciendo un símil con el coste del carburante se preguntó si sería aceptable que un litro de gasoil costara entre una provincia y otra vecina un 30 o un 40% más, como ocurre con las diferencias de convenios y, en algunos casos, de las propias dietas. "A trabajo igual, salario y coste igual, es el axioma de Macron y también es el deseo y reivindicación en nuestro país con la equiparación de sueldos y salarios, lo que no ocurre con los convenios en España". Siguió argumentando que no se puede tachar de *dumping* social la deslocalización de empresas hacia países de bajo costo laboral o nichos socio-laborales y que esto esté ocurriendo en nuestro país entre provincias, por los diferenciales de convenios. "Es imperativo que haya una competencia igual para todos por la misma actividad y especialidad del transporte y la logística".

Conejero informó que tanto desde Astic, como desde Attrie, se

está pidiendo solución vía convenio único por especialidades, "donde el sueldo base y las dietas sean iguales y desde la mejor intención se consensuen los tiempos al margen de la conducción para que las reglas del juego, la leal competencia sea igual para todos y no totalmente distorsionada, como es la situación actual".

Por su parte, José Manuel Pardo, afirmó que IRU tiene muchos intereses contrapuestos, ya que tiene que poner de acuerdo a las organizaciones de los países centrales con los periféricos. Según Pardo, "IRU no se puede resignar a no tener posición sobre los desplazamientos de trabajadores y lo hará en los próximos meses, cuando la normativa pase por el Parlamento Europeo".

Actualmente hay una revolución en el transporte debido a los nuevos países que cuentan con condiciones sociales mejores: la contratación se ha desplazado y algunos países se deslocalizan hacia esas zonas. La reacción de los países centrales ha sido proteger sus mercados, pero esas medidas tomadas de forma unilateral y con una carga administrativa abrumadora afectan a todos los países, como España. "No podemos unirnos a los países del Este con unas condiciones sociales mejores (no pagan menos, pero pagan mucho más en dietas y menos en salarios fijos) y tampoco a los países centrales. Tenemos una situación complicada. Lo que queremos es facilitar la flexibilidad para que el conductor vuelva y no tenga que hacer los descansos semanales en un área de servicio".

Roberto Parrillo, presidente de ETF, afirmó que los políticos están tomando decisiones que tendrán un impacto negativo en el futuro. Actualmente se intenta modificar de cinco a siete legislaciones de Transporte por carretera al mismo tiempo, imponiendo modificaciones que tendrán impacto en los próximos 15 o 20 años. "No tenemos derecho a equivocarnos", ha afirmado. Es necesario tener tiempo suficiente para poder analizarlo. Según Parrillo, España tiene que

buscar buenas soluciones junto con los países occidentales, que tienen relaciones laborales basadas en convenios colectivos, mientras que los países del Este no tienen convenios y pagan por kilómetro, por día, por dietas o combinando estos factores. "La competencia debe ser justa y con las propuestas que hay hoy en día sobre la mesa, esto no es posible. Tenemos que repasar todas las normativas. Si no lo hacemos, estamos abocados a una total liberalización y no será en favor de las empresas".

Por su parte, Jaime Rodríguez, director de Confibus, destacó los datos de los servicios de transporte regular de viajeros en España, que actualmente "no tiene una

población de más de 50 habitantes que no tenga una línea de autobús". Según Rodríguez, tenemos la flota más moderna de Europa y el sistema de transporte más económico de la UE, con una red densa y muy desarrollada, por lo que cuenta con más viajeros que el tren, al contrario que en otros países.

Según Rodríguez, la definición de transporte internacional de viajeros es muy concreta y tiene que quedar claro si queda excluido el tránsito o no. Existen importantes contradicciones entre las regulaciones que se aplican a mercancías y a viajeros: en mercancías se frena la liberalización del cabotaje y en viajeros se liberaliza; en viajeros se fomenta la libre prestación de

servicios sin establecimiento en el país, pero en mercancías no. "Cualquier normativa social debe tener en cuenta el potencial del autobús como conector y su influencia en la movilidad. Es necesario facilitar la flexibilidad regulatoria".

#### Debate abierto

Tras las intervenciones de los ponentes, se suscitó un interesante debate, entre las posiciones de Astic, en palabras de su presidente, Marcos Basante: "Queremos que nuestra gente esté más en casa y ser más atractivos para los trabajadores. Astic no se une a la alianza por carretera de Francia, Holanda, Bélgica... porque en estos países se cree que nosotros somos el *dumping* social".

## Múltiples opiniones desde la política

La última parte de la jornada fue la mesa redonda con la posición de los Grupos Parlamentarios españoles sobre la Normativa Socio-Laboral europea, con José Javier Cubillo, ex-secretario de Organización de CEC-UGT como moderador y la intervención de Carmen Valido (Podemos), César Ramos (PSOE), Ana Mª Zurita (PP) y Juan Rubio (Ciudadanos).

Desde Podemos se plantearon dudas sobre la reducción de tiempos de descanso y fines de semana, al considerarse el sábado como día laborable, afectando a la conciliación y a la seguridad en las carreteras. En cuanto a viajeros, la representante de este grupo planteó que la liberalización supondría la desaparición de muchas líneas, fundamentales para diversas poblaciones.

El Grupo Socialista reflexionó sobre el hecho de que la política no está siendo capaz de hacer frente a los desafíos actuales, como la tecnología y los nuevos modelos económicos. "Ponemos parches para frenar efectos, pero sin aprovechar el potencial de los avances. Tenemos que entender la realidad y establecer principios y condiciones laborales".

Desde el Grupo Popular se planteó la dificultad de realizar un cambio de legislación muy complejo en muy poco tiempo y en un contexto de innovación tecnológica, que no puede reflejarse en una legislación concreta. "Es necesaria una regulación social y laboral para tener una igualdad de condiciones, con la máxima homogeneidad, pero con flexibilidad, equilibrando las condiciones sociales y la eficiencia".

Por último, el representante de Ciudadanos habló de la necesidad de hacer competitivo a todo el país, definiendo un marco común de trabajo. "Tenemos un problema salarial respecto a los países periféricos del Este y la presión laboral influye en la seguridad".

Tras las intervenciones tuvo lugar el debate, en el que se reflexionó sobre el sistema concesional y la necesidad de desarrollar una concentración empresarial para evitar que los empresarios cambien trabajadores por autónomos, además de abordar el problema de la carencia de conductores debido a las rigideces de las normativas.

La clausura del evento corrió a cargo de Miguel Ángel Ochoa,

presidente del Patronato de la Fundación Corell; Rafael Barbadillo, presidente de Confibus; y Joaquín del Moral, director general de Transporte Terrestre del Ministerio de Fomento.

Joaquín del Moral destacó la necesidad de aprovechar la oportunidad de renovar la regulación comunitaria para conseguir demandas históricas, aunque en el corto plazo no se va a llegar a una solución consensuada. "Es necesario ser flexibles y llegar a un acuerdo, así como una regulación más efectiva contra las empresas buzón". Del Moral también ha explicado que es importante establecer un sistema burocrático ágil, disponible para todos los países, de manera que las autoridades de control puedan requerir información a las autoridades de otro país. El objetivo es mejorar las condiciones de los trabajadores y mejorar la competitividad, mediante la flexibilización y no la imposición.

En cuanto al transporte de viajeros, Joaquín del Moral afirmó que "España no va a apoyar ninguna modificación que no sea compatible con el sistema concesional, ya que no hay que cambiar algo que funciona bien".