

CARRETERA | 03/03/2023

## El transporte reflexiona sobre sus desafíos



Asetrabi, Uniport, Tubacex y Euskotren analizaron las últimas normativas de la estiba, la descarbonización o los peajes en la feria Empack y Logistics & Automation celebrada en Bilbao Exhibition Centre (BEC).

La normativa aprobada en 2022 para la prohibición de la carga y descarga por parte de los conductores, así como para la actualización del coste del combustible en los contratos con los cargadores; el acelerado proceso para la descarbonización de la carretera, enfocado a su electrificación; o la implantación de peajes en las carreteras para el transporte pesado fueron algunos de los temas analizados en una de las jornadas celebrada ayer en el marco de la feria Empack y Logistics & Automation.



De izquierda a derecha, Zuberoa Elorriaga (Aiyon Abogados), Almudena Palomero (Tubacex), Sonia García (Asetrabi), Antonio Jaraices (Euskotren), e Inmaculada Ugarteche (UniportBilbao).

Almudena Palomera, responsable de transporte en Tubacex, señaló que "la carga es responsabilidad del cargador, que conoce perfectamente su mercancía, y sabe cómo la tiene que estibar y poner en el camión". No obstante, a su juicio, "el transportista que viene a cargar conoce su vehículo", por lo que, para facilitar esta labor, "estamos realizando unas fichas técnicas sobre cómo cargar nuestra mercancía y estamos planteando realizar un pacto de estiba con los conductores".

Por su parte, Sonia García, presidenta de Asetrabi, considera que "si se ha prohibido la carga y descarga para los conductores de camiones ha sido por el abuso realizado por parte de algunos cargadores. Una labor que, además, provocaba grandes tiempos de espera que se quedaba sin cobrar. Es una medida de seguridad porque su

función es el transporte de la mercancía".

La presidenta de Asetrabi también destacó la importancia de poder trasladar la repercusión del alza de los precios de los combustibles, "ya que suponen más del 40 por ciento de los gastos totales de una empresa de transporte. Es un logro que se adecúa a las fluctuaciones, tanto de encarecimiento como de rebaja del importe del gasóleo". En su opinión, "las empresas de transporte por carretera podremos sobrevivir si hacemos cumplir esta nueva legislación, que también nos está costando lograr su aplicación generalizada. Somos un sector muy atomizado, una situación que favorece que se desarrollen actividades por debajo de su rentabilidad".

Antonio Jaraices, director de organización y estrategia corporativa de Euskotren, revela que en el sector ferroviario "con pocos actores y vinculados al sector público se definen los procedimientos de carga, en la que la responsabilidad de la mercancía recae en el cargador". Para ello, explicó que "el operador ferroviario habilita esta labor, con un curso de formación y un título que permite asegurar que el cargador conoce cómo cargar una determinada mercancía en un tipo de vagón requerido para su transporte. Un proceso en el que se prioriza la seguridad".

Jaraices recordó que el transporte ferroviario "está enfocado a grandes volúmenes de carga, a partir de 40.000 toneladas anuales, con unos orígenes y destinos concretos para recorrer distancias que superen los 50 kilómetros. Sin embargo, destacó su complementariedad con el transporte por carretera, con iniciativas como el desarrollo previsto de las autopistas ferroviarias".

## Pago por uso

Por su parte, Inmaculada Ugarteche, directora de Uniport Bilbao, expuso que la implantación de los peajes en las carreteras por parte de las diputaciones forales vizcaína y guipuzcoana, "en un momento en el que España todavía no ha decidido qué hacer, probablemente, pondrá en inferioridad de condiciones a las empresas asentadas en ambos territorios".

Ugarteche remarcó que los peajes, vinculada a la Euroviñeta y que formulan con unas tasas sobre las infraestructuras, el medioambiente y la congestión, "repercutirán en cascada sobre la competitividad de las empresas de transporte y los cargadores".

En la misma línea, la presidenta de Asetrabi consideró que para "la aplicación de los peajes se les debería haber consultado antes". Con su puesta en marcha, añadió, "la administración busca el trasvase de la circulación del transporte pesado a las vías de alta capacidad. Una operación que anteriormente no se podía lograr al no poder repercutir los transportistas el importe de los peajes de las autopistas".

Sonia García anticipó que "si las pequeñas empresas de transporte continúan sin poder trasladar los costes de los peajes a sus clientes acabarán desapareciendo". En esta línea, resaltó que "para gestionar una empresa de transporte se necesitan unos conocimientos mínimos de transporte y de administrar una compañía para, entre otros aspectos, saber negociar los precios con los clientes".

Finalmente, sobre la descarbonización, la presidenta de Asetrabi pidió "realismo en las medidas a implantar cuando en la actualidad no existe una oferta de vehículos pesados, el precio de adquisición de los modelos proyectados triplican los actuales de motor de combustión, con lo que poder repercutir dicho sobrecoste al cliente es inviable".

A su juicio, "se requiere todavía mucha inversión para seguir investigando, dado que no está muy claro cual será el futuro combustible con el que circularán los camiones para lograr la descarbonización del sector. Estamos poniendo una fecha límite sin conocer todos los cambios que conllevarán y las inversiones que se requerirán para su despliegue".