

azpiegiturak

“Con camiones de 44 toneladas acabaremos transportando más carga por el mismo precio”

> TRANSPORTES

■ La Comisión Europea, dentro de su Estrategia de Movilidad Sostenible, está realizando una profunda revisión de la Directiva que regula el peso y las dimensiones de los vehículos pesados de transporte, y en las próximas semanas presentará su propuesta de incrementar el peso de los camiones hasta las 44 toneladas de Masa Máxima Autorizada (MMA). En España también se negocia la implantación de esta medida, que, en principio, no satisface al sector.

¿Cuáles son las razones por las que el transporte se opone a las 44 toneladas?

Asetrabi, al igual que las organizaciones del Comité Nacional de Transporte por Carretera (CNTC), está en contra por varios motivos; pero el principal es que creemos que no se nos va a pagar esa diferencia de las 40 a las 44 toneladas y que, al final, por el mismo precio, vamos a trasladar más toneladas a los clientes. Nosotros cobramos por lo que transportamos y si vamos a cargar más y no nos lo van a pagar, perdemos. Y, a día de hoy, no está garantizado que se nos vaya a pagar.

Entre las ventajas que se argumentan traerá la medida está la reducción de los costes globales y de los costes por tonelada...

Pero la clave está en si los cargadores subirán, o no, el precio de las cargas. Eso es una incógnita, aunque parece que ya se está despejando, porque están llegando a las empresas de transportes cartas de sus clientes diciéndoles que ahora el precio ya no va ser por tonelada sino por trayecto. Hay mucha incertidumbre, por ejemplo, en el transporte en cisternas. Se quiere garantizar que se vaya a pagar un precio mínimo por transporte, pero los cargadores están intentando que en lugar de por tonelada sea por trayecto.

Uno de los objetivos de la UE con las 44 toneladas es reducir las emisiones de los gases de efecto invernadero generadas por el transporte, de las cuales un 26% proceden de los vehículos pesados. ¿Cree que se conseguirá esa mejora medioambiental?

Transportar más toneladas con el mismo vehículo supone un mayor consumo de combustible y, en consecuencia, más emisiones y más contaminación. No creo que sea muy efectiva la medida en ese ámbito. Si dijeran que quieren impulsar la intermodalidad, sacar camiones de la carretera, que el ferrocarril para mercan-



Sonia García, presidenta de la Asociación de Transportistas de Bizkaia, Asetrabi, analiza las ventajas y los inconvenientes de la implantación de las 44 toneladas en el transporte por carretera, una medida a la que el sector se opone mientras no se garanticen algunos aspectos de la nueva situación.

cias funcione mejor..., serían razones más contundentes.

En el lado contrario, entre los inconvenientes de las 44 toneladas aparecen la reducción de flotas y del número de conductores, y los gastos en los vehículos, por su mayor desgaste y aumentarán los costes de mantenimiento.

Aunque probablemente se reduzcan la flota y los conductores, no creo que sea algo sustancial. Sí me parece importante, en cambio, lo que se refiere a los vehículos. Como he dicho, transportar

más peso supone consumir más combustible, pero también un mayor desgaste de la estructura del vehículo, de las ruedas... Y está, además, el coste añadido de la adaptación de los camiones a las exigencias técnicas para transportar 44 toneladas. Según la tarjeta técnica de los vehículos, no se puede pasar de las 40 toneladas. No sabemos si ahora, con una simple revisión en un centro de ITV, se podrán actualizar los datos o habrá que hacer adaptaciones que, sin duda, supondrían un coste añadido.

Por otro lado, el impacto en las carreteras de vehículos más grandes y más pesados también será importante, lo que elevará los gastos de conservación de las infraestructuras viarias. ¿Quién tendría que correr con esos sobrecostes?

Evidentemente, quien quiere implantar las 44 toneladas. Porque, si estamos en contra de la medida, porque no nos van a pagar esa ampliación de carga, cómo no vamos a estar en contra de que nos hagan pagar, además, el mayor desgaste de las carreteras. Aquí, en Bizkaia y en Gipuzkoa, somos pioneros en que el transporte pesado pague el desgaste de las infraestructuras. Y si, como han dicho, lo paga el que lo usa, al final también este coste añadido lo pagaremos nosotros. Pero creemos que ese sobrecoste debería pagarlo quien implanta la medida, que es la Administración, o quien la defiende, que son los cargadores. El canon que pagamos actualmente en las autopistas los que transportamos la mercancía deberían pagarlo realmente quienes usan esa mercancía, que son los clientes. Pero ya vemos que no es así, y el que lo paga es el transporte que es el eslabón más débil de la cadena, el más visible...



“El sobrecoste por el mayor deterioro de las infraestructuras viarias deberían pagarlo quienes quieren implantar la medida”

“

Transportar más peso supone consumir más combustible y contaminar más, así como un mayor desgaste del vehículo”

En España, el Ministerio de Transportes acordó en diciembre de 2021 con las asociaciones de transportistas la introducción progresiva de las 44 toneladas en la flota de transporte. Pero todavía hoy continúan las reuniones técnicas entre responsables del Ministerio y las asociaciones del CNTC para lograr su aprobación. ¿Cómo están las negociaciones?

Las conversaciones continuarán sobre este tema y otros muchos, como el de la falta de conductores. En cuanto a las 44 toneladas, parece que se ha puesto la fecha del 1 de julio para implantarla, pero creemos que el tema está muy verde todavía. Algunas son cuestiones técnicas, como la preparación de los centros de ITV para las actualizaciones de las tarjetas técnicas de los vehículos, las adaptaciones necesarias de los camiones... Pero el tema principal es el que he repetido: cómo lograr que los clientes paguen por tonelada transportada, no por trayecto.

De todas formas, las 44 toneladas serán una realidad, porque la UE impulsa la medida...

Así es, y me parece bien que en vez de ir país por país se haga todo de una vez, ya que estamos en un Mercado Único. Pero por mucha Unión Europea que seamos, todos los países son diferentes y en algunos son más serios que en otros a la hora de pagar los servicios. Aquí somos diferentes. Como digo, ya hay algunos clientes que hasta ahora pagaban por tonelada y ya están anunciando que pagarán por trayecto. Evidentemente, si se implantan las 44 toneladas, como así será, nos gustaría que nuestro sector no fuera ninguneado y se garantizara, de alguna manera, que se nos paga por lo que estamos transportando.

[Joserra Blasco]