

CARRETERA | 01/12/2023

Las 44 toneladas necesitan más certidumbre



Transportistas y cargadores analizaron la próxima modificación de la normativa de pesos y dimensiones y su falta de armonización europea, en una jornada organizada en Bilbao por Asetrabi y la Diputación de Bizkaia.

Veintepies.com

El presidente del Comité Nacional de Transporte por Carretera (CNTC), Carmelo González, se ha mostrado favorable a la próxima aprobación de las 44 toneladas de masa máxima autorizada (MMA), "siempre que vaya acompañado de una regulación en la repercusión de sus costes". Así lo ha remarcado, durante una jornada sobre la nueva normativa de pesos y dimensiones organizada en Bilbao por Asetrabi y la Diputación de Bizkaia, y en la que también participaron Javier Jaso, de Aecoc, directivos de Sibelco y Robledam, y responsables forales del departamento de Transportes.



Antonio Martínez Carbelo (CETM); Ioana Goitia (Diputación de Bizkaia); Sonia García (Asetrabi), Antonio Jaraices (Diputación de Bizkaia); Carmelo González (CNTC), Javier Jaso, de Aecoc, y Jon Andoni Aldekoa, de Robledam.

Carmelo González, que también preside la Confederación Española de Organizaciones Empresariales de Transporte por Carretera (Conetrans), expuso que la próxima aplicación de las 44 toneladas "supondrá mayores costes al requerir en cada vehículo pesado de una ficha técnica de los fabricantes de camiones que especifique poder ampliar su capacidad de carga, así como de la homologación por parte de los servicios de la ITV. Además, la nueva flota que se adquiriera deberá tener de una mayor potencia, al tiempo que se destinarán más gastos para el mantenimiento y el consumo de combustible, entre otras partidas".

A su juicio, "es necesario lograr un acuerdo con los cargadores para repercutir dichos incrementos de costes y poder garantizar la viabilidad de un sector del transporte

con una estructura empresarial muy atomizada y con un reducido margen de rentabilidad".

Carmelo González también alertó de la finalización este año de la autorización para la circulación en España de las plataformas euromodulares, con unas 400 unidades que se mueven en la actualidad en fase de prueba, junto con las "dificultades para poder asumir toda la normativa de la Unión Europea".

Por su parte, Manuel Antonio Martínez Carbelo, responsable de Relaciones con la UE y Normativa de CETM, expuso la falta de armonización en la UE con las 44 toneladas, con 27 normativas diferentes, siendo este uno de los próximos asuntos pendientes para el Parlamento Europeo que saldrá en 2024.

Para contrarrestar esta situación, abogó por establecer un "mínimo común denominador de las diferentes regulaciones de los países miembros de la UE, y que la normativa española vaya siempre en concordancia con la de Francia, con el fin de que los transportistas puedan realizar rutas internacionales con las 44 toneladas".

Por su parte, Javier Jaso, responsable de Transporte de Aecoc, también defendió la "colaboración entre cargadores y transportistas para establecer las 44 toneladas". En su opinión, "deberían haberse implantado hace 10 años, tras los diversos estudios que reflejan sobre la mejora de eficiencia del transporte, reducción de costes, menor congestión de tráfico, así como de optimización de recursos".

El responsable de Aecoc urgió para que la modificación de la normativa de pesos y dimensiones, cuya aprobación prevista para este año fue atrasada tras las últimas elecciones generales de julio, sea una de las primeras medidas que dé luz verde el nuevo Ministerio de Transportes, a cuyo frente está Óscar Puente. Además, reseñó que "un porcentaje minoritario cargará las 44 toneladas y de forma progresiva, formando parte de las medidas para solucionar la falta de conductores o avanzar hacia la sostenibilidad".

En la misma línea, Juan Antonio Ferro, Director SC Iberia & Southern Europe de Sibelco Minerales, puso de relieve que en Portugal hace más de 5 años fueron implantadas las 44 toneladas de forma satisfactoria por los cargadores y transportistas.

