



Andoni Gortázar, Zuberoa Elorriaga, Dulsé Díaz, Sonia García, Juan Antonio Figueroa y Faruk Mouhrat

El foro de comunicación de Asetrabi analiza la seguridad y eficiencia en el transporte por carretera

Por El Canal Marítimo y Logístico - 30 octubre, 2023

La jornada sobre conducción eficiente y estiba de cargas, con la que se supera el ecuador del foro de transporte impulsado por la Asociación Empresarial de Transportes de Bizkaia (Asetrabi), se ha centrado este lunes en el ahorro y la seguridad como temas fundamentales en el transporte de mercancías por carretera.

El "otoño logístico" llega a su ecuador con la celebración de la segunda de sus jornadas formativas, en esta ocasión dedicada a dos temas relacionados con la seguridad vial: conducción eficiente y estiba de cargas. Esta segunda jornada se enmarca dentro de un ciclo con el que Asetrabi incide en una de sus señas de identidad, la formación de sus asociados, tanto en los niveles directivos como en los diversos escalones profesionales.

La presidenta de la asociación, Sonia García, señala que estas dos cuestiones son dos “fundamentos básicos” para el transporte y su papel en la cadena logística y también “influyen la accidentalidad” y los daños producidos en las vías.



Asetrabi consiguió atraer al sector a su segunda cita de su foro de comunicación

Doble ahorro

La conducción eficiente aporta múltiples ventajas relativas tanto al tráfico y al ahorro de combustible como a la protección y conservación de las infraestructuras viarias. En este último caso, contribuye positivamente al mantenimiento de las vías de tránsito al reducir los accidentes y, en consecuencia, los daños derivados de ellos.

En este sentido se pronunciarán los ponentes Juan Antonio Figueroa, de la Confederación Española de Formación del Transporte y la Logística (CEFTRAL) señala que el combustible es el principal gasto en las empresas de transporte y, por tanto, es muy importante implementar soluciones de coste. No obstante “no se trata de una ciencia exacta” sino que depende de multitud de factores. Pero uno de ellos, es la formación con la que se pueden conseguir ahorros de entre el 13 y el 20% en los consumos.

Pero “el combustible es la punta del iceberg”, puesto que hay otra serie de ahorros en los que se pueden incidir. Así, la primera acción es la correcta elección del vehículo, ajustada a la necesidad de la empresa y su cometido. También tiene su importancia disponer de una correcta estrategia de elección de compras de combustible, así como el apoyo de los sistemas de gestión que ayudan a los ahorros -no sólo de combustible- con la optimización de tiempos y rutas.

Por su parte, Faruk Mouhrat, jefe de Sección de Seguridad Vial en el Departamento de Infraestructuras y Desarrollo Territorial de la Diputación Foral de Bizkaia, patrocinador del ciclo, intervino para dar la visión de la Administración.

Dijo que dos tercios de la movilidad en el transporte -tanto de viajeros como de mercancías-, se concentra en torno de Bilbao, pero, al mismo tiempo, las carreteras vizcaínas están dentro de una red transeuropea desde el Sur y Oeste de la Península hacia el Norte de Europa. Se trata de una red de 1.300 km, pequeña, pero con gran saturación en algunos tramos, hasta 140.000 vehículos por día.

El tráfico de vehículos ligeros es insignificante en el deterioro de las carreteras

Puso en valor la [inversión en infraestructuras](#) y dedicó una atención especial a tráfico desde y hacia el puerto de Bilbao, donde el 40% de las mercancías utilizan el transporte por carretera, unos 13 millones de toneladas, unos 3.000 camiones por día.

Mouhrat dijo que el diseño de las vías se realizan “en función de la carga y el tráfico de camiones” esperados. En lo referido al “pago por uso” señaló que viene determinado por la “gestión de la demanda” por la que los vehículos más contaminantes contribuirán en mayor manera a financiar las infraestructuras.

El II Plan Territorial Sectorial de Carreteras tiene como objetivo colaborar a la reducción de emisiones de carbono mediante la utilización de las nuevas tecnologías, la gestión de la demanda y la planificación de infraestructuras. Pero también se trata de reducir la siniestralidad en un 50% en fallecidos y heridos graves, porque “80 víctimas por año, no es admisible”.



Dulcé Díaz y Sonia García

Legalidad y práctica

El "escenario legal de la estiba de las cargas en el transporte terrestre" fue la ponencia desgranada en el segundo bloque, con la intervención de la abogada marítima y del transporte en la firma [Aiyon Abogados](#), con sede en Bilbao y también en Madrid, Cádiz y Algeciras.

El mayor problema es la asunción de responsabilidades en el caso del transporte por carretera y en lo referido a la estiba, en concreto. Cuanto más delimitadas estén las fases del transporte, más sencillo es concretar las responsabilidades en caso de siniestro.

Las leyes internacionales son escuetas, pero la legislación española es más concreta y, posteriormente, la interpretación de los jueces va creando un cuerpo legal que es el que aplica en cada caso. Menciona la Guía Vasca para el transporte por carretera y la Guía europea de mejores prácticas para la estiba y señala Elorriaga que la estiba portuaria es mucho más clara que la del transporte por carretera, que se convierte en un concepto abierto a interpretaciones, porque "en caso de problema, siempre se va a ver involucrado el transportista".

Zuberoa Elorriaga distinguió las fases de pre estiba, la presentación de la mercancía a la carga; la estiba -donde la responsabilidad recae en el cargador "salvo pacto"- que es la parte que las asociaciones de transportistas quieren abolir, porque el transportista queda desprotegido frente a según que operaciones-; y finalizar con la desestiba.

La regulación internacional está descrita en el Convenio CMR, de 1956, en la que se obliga al transportista a verificar la exactitud de los datos de mercancía y embalaje, por lo que es aconsejable realizar observaciones en caso de "no conformidad". Por su parte, hay legislación nacional, donde la más básica es la Ley 15/2009, luego modificada en lo referido a la carga por la legislación del [Real Decreto-Ley 03/2022](#)

Y con la presión añadida del RD 563/2017 en la que se habla de inspección de sujeción de cargas, en la que "el responsable será el cargador, con carácter general", si bien el transportista es el primer receptor de la notificación.

Como conclusión, Zuberoa Elorriaga señaló que es conveniente realizar emisión de fichas técnicas, mejorar la capacitación técnica de los intervinientes, mejora en la preparación de las cargas para el transporte y el correcto aseguramiento de la actividad y de las mercancías y, finalmente, intentar conseguir la plena colaboración entre cargadores, autoridades y transportistas.



Zuberoa Elorriaga y Andoni Gortázar

Amarres y sujeciones

En este punto, también intervino para exponer su punto de vista, Andoni Gortázar, socio fundador del Instituto para la Seguridad en las Cargas (ISEC). Explicó que la normativa aplicable entró en vigor en mayo del 2018, tras la aprobación Real Decreto RD 563/2017 que regula las inspecciones técnicas que se harán a los vehículos comerciales en el territorio español y que en su anexo III determina una serie de normas técnicas, entre las que figura la EN12195-1:2010, que deben aplicarse en la fijación de cargas en camión. Se trata de una regulación muy concreta y cuantificable, frente al subjetivismo y poca precisión de la anterior.

Entre el 25% y el 45% de los accidentes de tráfico con vehículos pesados implicados tiene como desencadenante una mala estiba de la carga

En este sentido, cabe recordar que entre el 25% y el 45% de los accidentes de tráfico con vehículos pesados implicados tiene como desencadenante una mala estiba de la carga. Por ello, deben clarificarse las dudas que puedan existir entre los profesionales como, por ejemplo, sobre el significado último y el alcance del término “estiba”, su delimitación estricta con el “trincaje”, con el consiguiente reparto de responsabilidades entre los diversos actores del proceso de transporte.

La responsabilidad legal última, que permite a las autoridades establecer sanciones puede ser objeto de controversia, ya que el “cargador contractual” es una figura que bien puede aplicarse al transportista efectivo, al cargador o, incluso al transitario. La jornada estuvo moderada por el reconocido experto Dulsé Díaz, secretario general adjunto de la Confederación Española de Transporte de Mercancías (CETM).

Tres jornadas, tres temas

Tras la celebración en septiembre de una primera y exitosa jornada en torno a la incorporación de [nuevos combustibles](#) al sector del transporte por carretera y “los nuevos vectores energéticos para la reducción de emisiones en el transporte: movilidad eléctrica e hidrógeno verde”, y este segundo encuentro en octubre, para el mes de noviembre, el [foro de comunicación promovido por Asetrabi](#) pondrá sobre la mesa un tema de candente actualidad: la normativa sobre masas y dimensiones en el transporte de mercancías por carretera.

Ya se avanza la participación de representantes de la Administración, pero también de portavoces de diversos agentes de la cadena logística y de las organizaciones de las organizaciones empresariales del transporte.

En este sentido, habrá una parte dedicada a la explicación formal de la legislación europea y española aplicables, mientras que, en la segunda parte del encuentro, los agentes de la cadena logística podrán exponer sus razones a favor y en contra de esta nueva normativa y las implicaciones para sus empresas.