

Las 44 toneladas amplían la brecha de desconfianza entre transportistas y cargadores

Las partes chocan frontalmente a la hora de cuantificar el coste de transportar más carga útil con la modificación de pesos y dimensiones



De izquierda a derecha: el responsable de Relaciones con la UE y Normativa de CETM, Manuel Antonio Martínez Carbelo; la jefa de sección de Concesiones e Inspección del departamento de Transportes, Movilidad y Turismo de la Diputación Foral de Bizkaia, Iolanda Goitia; la presidenta de Asetrabi, Sonia García; el director general de Transportes del departamento de Transportes, Movilidad y Turismo de la Diputación Foral de Bizkaia, Antonio Jaraices; el presidente del CNTC, Carmelo González; el responsable de Transporte de Aecoc, Javier Jaso; y el representante de Transportes Robledam, Jon Andoni Aldekoa | Domí Alonso / Asetrabi

IÑAKI CARRERA | Bilbao

4 de diciembre de 2023



La futura puesta de largo de las 44 toneladas de masa máxima autorizada (mma) para camiones, lo que aumentaría la carga útil media transportada y reduciría el número de viajes, está ampliando la brecha de desconfianza ya existente entre las empresas de transporte y los cargadores. En España, la nueva normativa, [que entró en vía muerta con la convocatoria electoral del pasado 23 de julio](#), se encuentra en la cartera de Transportes recién estrenada por Óscar Puente. Por su parte, [la Comisión Europea ya ha elaborado su propuesta para modificar la actual directiva sobre pesos y dimensiones](#), un tema que será tratado por el Consejo de Ministros de Transporte en su reunión de hoy en Bruselas. Un total de 13 Estados miembros permiten ya el uso de camiones de 44 toneladas de peso.

Los pesos y dimensiones se tratarán en el Consejo de Ministros de Transporte en su reunión de hoy en Bruselas

Las lecturas que realizan cargadores y transportistas del impacto de la aplicación de las nuevas dimensiones máximas para el tráfico por carretera distan mucho de ser similares. La dificultad de acercar posturas radica en el precio a pagar, tal como se puso de manifiesto en la jornada organizada por la Asociación Empresarial de Transportes de Bizkaia (Asetrabi), que preside Sonia García y está integrada en la patronal CETM, sobre los efectos de la nueva normativa el pasado jueves en Bilbao.

El responsable del área de Transporte en la Asociación de Fabricantes y Distribuidores (Aecoc), Javier Jaso, defendió que “se traducirá en más eficiencia, más optimización de los recursos, mayor competitividad y menos congestión en las carreteras”. El objetivo de la patronal Aecoc es que “la medida se apruebe lo antes posible”, porque “venimos reclamando su aplicación desde hace diez años, lo que es demasiado tiempo de espera”.



“Venimos reclamando su aplicación desde hace diez años, lo que es demasiado tiempo de espera”

Javier Jaso Responsable de Transporte de Aecoc

En la misma línea, el director de Supply Chain Iberia & Southern Europe de Sibelco Minerales, Juan Antonio Ferro, puso encima de la mesa su experiencia portuguesa, donde las 44 toneladas llevan varios años implantadas. La multinacional con sede en Bélgica procesa y vende en la Península minerales industriales, principalmente sílice y arcillas, lo que la convierte en una gran usuaria de camiones bañeras.

“Los cargadores recibieron muy bien su implantación y los trámites para su puesta en marcha se realizaron con rapidez. Las 44 toneladas permiten transportar entre 30 ó 30,5 toneladas de carga útil frente a las 27 de los camiones de las 40 toneladas peso. Esto supone mayor eficiencia y rapidez, sobre todo en los puertos porque se utilizan menos camiones, lo que evita tener que extender operativas en la dársenas”, explicó el ejecutivo de Sibelco.

De hecho, añadió Ferro, “cuando he preguntado a los transportista de Portugal si volverían a las 40 toneladas, todos me han respondido que no quieren una vuelta atrás. Nosotros pagamos por tonelada de carga y en este punto no hay más discusión”. El directivo de la empresa minera también dio precios de la homologación de los vehículos en el país vecino: “El coste de la verificación por parte de los fabricantes se sitúa entre los 250 y 300 euros y lo cierto es que fue una verdadera avalancha. Y la certificación de Tráfico cuesta 300 euros”.

Como contrapunto a las voces de los cargadores, el representante de Transportes Robledam, Jon Andoni Aldekoa, defendió que “las 44 toneladas suponen más gastos en los citados permisos y modificaciones en los vehículos”. Sin embargo, continuó Aldekoa, “el cargador me va a pagar las toneladas de carga útil extra al mismo precio que las toneladas que transportó hoy en un 40 toneladas”. Según el ejecutivo de Robledam, compañía vizcaína de transporte nacional, “está claro que dentro de poco estaremos en las 44 toneladas, pero no puede ser que el sobre coste sea asumido en exclusiva por el transportista”.



“El cargador ahorra en carga y descarga, pero el transportista cobra el kilómetro al mismo precio”

Jon Andoni Aldekoa Transportes Robledam

Aldekoa se mostró contundente en este punto: “No es el mismo coste ir con 40 que con 44 toneladas. El consumo a los 100 kilómetros aumenta cinco litros como mínimo. La pregunta es dónde está mi beneficio. El cargador ahorra en costes de carga y descarga, pero el transportista cobra el kilómetro al mismo precio. ¿Tendremos que repartirnos el beneficio? Lo cierto es que el transportista desconfía de que el cargador vaya a pagar el coste extra de aplicar las 44 toneladas”.

En la misma línea, el presidente del Comité Nacional de Transporte por Carretera (CNTC), Carmelo González, lanzó una pregunta a sus interlocutores de la mesa de cargadores: “¿Cuánto van a pagar los cargadores si los transportistas somos más eficientes, vamos menos a vuestras instalaciones, reducimos nuestros costes externos, generamos menos congestión en las carreteras y los puertos, etc? Lo que está claro es que habrá un incremento de costes porque tendremos que ir a camiones con mayor potencia, el consumo será superior y el desgaste de los vehículos también. Sin embargo, ¿quién asegura al transportista que el cargador u operador comprador de logística no bajará en el próximo tender el precio que acordó pagar en el momento de entrar en vigor las 44 toneladas?”, cuestionó González.



“Es un compromiso de los acuerdos de 2021, pero estamos en contra de las 44 toneladas”

Carmelo González Presidente del CNTC

El presidente del CNTC reconoció que “no sé si seremos capaces de defender ese incremento de costes porque nuestra capacidad de negociación es mínima”, aunque “tendremos que cumplir con su implantación porque es un compromiso asumido en el marco de los acuerdos de diciembre 2021” para evitar el paro en el sector. Sin embargo, ese pacto “no significa que estemos a favor de las 44 toneladas porque se pidió (a Transportes) que el cambio no supusiera más gastos para el sector”, por lo que “el cargador tiene que reconocer y pagar ese sobrecoste a la empresa de transporte frente a los ahorros que le genera”. También se refirió a los estudios realizados por las Universidades de Valencia y del País Vasco, que cifran el incremento de costes que supondría para las empresas de transporte el paso de las 40 a las 44 toneladas entre el 14% y 16%, si bien su contrapartida es la reducción de emisiones contaminantes por tonelada transportada.

Las preguntas lanzadas por los transportistas obtuvieron respuesta por parte de los cargadores presentes en la jornada de Asetrabi. El directivo de Sibelco Minerales, Juan Antonio Ferro, recogió el testigo y respondió sin titubeos: “Efectivamente, pagamos por tonelada, que es lo que dice el albarán. Y luego están los tender, que siempre van a estar ahí, donde el tema del coste es una negociación pura y dura. En cuanto al gasto de combustible de los camiones de 44 toneladas, los transportistas de Portugal me confirman que es sólo un poco más, que, yendo a 80 ó 90 kilómetros por hora, el consumo es parecido. Y, por cierto, la medida también supone un beneficio debido a la escasez de conductores”, declaró Ferro.

Por su parte, el responsable del área de Transporte de Aecoc, Javier Jaso, recordó que “no todos los camiones van a tener 44 toneladas de peso” porque “hoy el tráfico de vehículos de 40 toneladas supone el 24,15% en España”, es decir, “seguiremos en este mismo porcentaje o más bajo porque se necesitará un proceso de adaptación”. Además, afirmó que “la aplicación de las 44 toneladas no es una alternativa por la que se pueda optar, su adopción está dentro de la Estrategia de Movilidad Sostenible 2030 del ministerio”. Por ello, concluyó que “por parte de las empresas de Aecoc hay disponibilidad para colaborar a la hora de equilibrar el pago de ese coste”.