

Jornada en Asetrabi sobre las 44 toneladas y la normativa de masas y dimensiones

Por **Raquel Arias** 12 Diciembre 2023 0

tamaño de la fuente Imprimir Email



Jornada Asetrabi sobre masas y dimensiones

Transporte Profesional

La tercera y última jornada técnica organizada este otoño por Asetrabi reunió en Bilbao a numerosos **profesionales del transporte por carretera** y actividades afines para analizar los efectos de la prevista **normativa sobre masas y dimensiones** en los agentes de la cadena logística, en las infraestructuras y en la seguridad vial.

La organización de este ciclo de jornadas técnicas se corresponde con el mandato de la **asamblea general de la asociación Asetrabi** celebrada este verano, en la que la mayoría de los asistentes aprobó la propuesta de la junta directiva de llevar a cabo iniciativas que difundan la **actividad del transporte por carretera**, sobre todo entre las empresas cargadoras, para que conozcan **mejor la situación del transporte**, y en el ámbito académico, con el fin de promocionar sus salidas laborales.

El análisis de los efectos de la [nueva normativa sobre masas y dimensiones](#) suscita **gran interés en el transporte** después de que la Comisión Europea anunciara su intención de modificar la **normativa para incrementar el peso de los camiones** hasta un máximo de 44 toneladas, así como para **aumentar la longitud de los portavehículos** cargados hasta 20,75 metros y de los sistemas modulares hasta 25,25 metros.

La primera parte de la jornada estuvo dedicada a la explicación formal de la normativa europea y española sobre **masas y dimensiones en el transporte de mercancías por carretera**; mientras que la segunda, correspondiente a la visión al respecto de los agentes de la cadena logística, acogió la exposición de **razones a favor y en contra** de esa nueva legislación y de sus implicaciones **para las empresas del transporte**.

La jornada, moderada por Manuel Antonio Martínez Carbelo, responsable en la **Confederación Española de Transporte de Mercancías (CETM)** de las áreas de normativa y de relaciones con la Unión Europea, fue presentada por **Sonia García, presidenta de Asetrabi** y por Antonio Jaraices, director general de Transportes del **Departamento de Transportes, Movilidad y Turismo** de la Diputación Foral de Bizkaia.

A continuación, para explicar la **normativa sobre masas y dimensiones**, intervinieron como ponentes, además del propio moderador, **Carmelo González, presidente del Comité Nacional de Transporte por Carretera (CNTC)** y Ioana Goitia, jefa de sección de Concesiones e Inspección del **Departamento de Transportes, Movilidad y Turismo** de la Diputación Foral de Bizkaia.

En la segunda parte de la jornada, las exposiciones sobre los efectos de la nueva normativa previstos en los agentes de la cadena logística corrieron a cargo de Javier Jaso, responsable del **área de Transporte en la Asociación de Fabricantes y Distribuidores (AECOC)**; Juan Antonio Ferro, director de SC Iberia & Southern Europe de Sibelco Minerales; del antes citado Carmelo González, y de **Jon Andoni Aldekoa, de Transportes Robledam**.

Facilitar la actividad del transporte

La **presidenta de Asetrabi, Sonia García**, destacó en la presentación de la jornada el apoyo fundamental prestado por la Dirección de Innovación y Gestión Viaria del **Departamento de Infraestructuras y Desarrollo Territorial** de la Diputación Foral de Bizkaia para organizar el ciclo de tres jornadas técnicas de este otoño y transmitió su **agradecimiento a todos los profesionales y estudiantes** que han participado en él y que han contribuido a su éxito.

A continuación, Antonio Jaraices, director general de **Transportes del Departamento de Transportes, Movilidad y Turismo** de la Diputación Foral de Bizkaia, destacó en su intervención la importancia de labor reguladora de la Administración y, sobre todo, el papel que desempeña **para facilitar la actividad del transporte**. Afirmó que la Administración tiene que estar **"al lado" de la industria logística** para promover la competitividad de la economía y, con ese fin, la **normativa de masas y dimensiones** debe *"actualizarse a las nuevas realidades tecnológicas"*.

El primer ponente de la jornada, Carmelo González, presidente del **Comité Nacional de Transporte por Carretera (CNTC)**, manifestó que el proyecto de **normativa sobre masas y dimensiones** está aún en fase de borrador y que se desconoce la fecha en la que se publicará. Recordó, además, que los relevos que se están produciendo en el organigrama del **Ministerio de Transportes y Movilidad Sostenible** podrían demorar su publicación.

Carmelo González indicó también que en dicho borrador se aprecian similitudes con la normativa francesa, que permite las **44 toneladas y regula los duotráileres o euromodulares** de hasta 32 metros de longitud. En la actualidad, funcionan en pruebas unos **400 duotráileres en España** con permisos que caducan el 31 de diciembre, por lo que deberían dejar de circular a partir de esa fecha si antes no **entra en vigor la nueva normativa de masas y dimensiones**, advirtió.

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 un 14% y 16%, si bien su contrapartida es la reducción de **emisiones contaminantes por tonelada transportada**. Asimismo, calificó como un *"desastre"* la coexistencia de 27 normativas diferentes en la Unión Europea.

Por su parte, **Manuel Antonio Martínez, directivo de CETM**, señaló que la Unión Europea, con el fin de fomentar el uso de las nuevas energías, obligará a partir de 2034 a que sólo los **camiones eléctricos transporten entre 44 y 48 toneladas**. No obstante, señaló que, en la actualidad, al tener cada país su propia normativa, *"es casi imposible aplicarla"* **en el transporte intracomunitario**.

Ioana Goitia presentó en su intervención los **planes de inspección de la Diputación de Bizkaia**, que ejecuta la Ertzaintza y este año están centrados **en las autorizaciones de transporte**, la capacitación profesional, los tiempos de conducción y descanso, los tacógrafos, la documentación del conductor, la morosidad, el **control de la prohibición de carga y descarga**, las mercancías peligrosas y el **control de los precios del transporte**. Con relación al tema de la jornada, Ioana Goitia indicó que la Diputación, en su labor de inspección de los excesos de masa máxima total y masa máxima por eje, ha tramitado este año 117 expedientes sancionadores correspondientes al **transporte público de mercancías por carretera**.

En busca de la sostenibilidad en el transporte

En la segunda mesa de la jornada, dedicada a la visión de los agentes de la cadena logística, **Javier Jaso, de AECOC**, señaló que el proceso de transformación de la normativa arrancó hace 10 años, periodo en el que su asociación ha reclamado la **puesta en marcha de una nueva regulación**. *"Queremos que sea una de las primeras medidas del nuevo Gobierno. Todo lo que **fomente la sostenibilidad y la productividad** y, además, sirva para superar la incertidumbre en la que nos encontramos ahora, estará bien visto en AECOC"*, afirmó.

Por su parte, **Juan Antonio Ferro, director de SC Iberia**, se refirió a la aplicación de la nueva normativa en Portugal, donde los **transportistas estaban preparados para recibirla**, y destacó que está agilizando la economía local y la logística portuaria. Jon Andoni Aldekoa, de Robledam, expresó sus dudas sobre **quién se hará cargo del pago de los derechos y permisos**, aunque se mostró convencido de que en un plazo razonable *"**todos estaremos trabajando con las 44 toneladas**"*.

Carmelo González, asumiendo el papel de transportista, también mostró sus dudas sobre la rentabilidad de las nuevas medidas y sobre la repercusión de la esperada mejora de la **eficiencia en los precios que pagan los cargadores**. Muy crítico con la actitud al respecto de la Administración y de los cargadores, González les pidió un mayor **grado de implicación con el transporte**.

Los ponentes analizaron **también otros retos del transporte**, como las políticas referidas al fomento del **transporte de mercancía por ferrocarril**, la dificultad para lograr el relevo generacional de los conductores, **las medidas de descarbonización**, los nuevos combustibles, los camiones eléctricos o la atomización sectorial. Con relación a la **gestión de la atomización de las flotas** y las empresas (un mal endémico en el **transporte por carretera español**) Carmelo González abogó por un cambio en la política fiscal e incluso *"por la desaparición del sistema de módulos"*.