



Participantes en la última jornada del año de Asetrabi: Manuel A. Martínez, Ioana Goitia, Sonia García, Antonio Jaraices, Carmelo González, Javier Jaso y Jon Andoni Aldekoa

La repercusión de costes y beneficios centra el debate de Asetrabi sobre pesos y medidas en carretera

Por El Canal Marítimo y Logístico - 30 noviembre, 2023

El foro de comunicación promovido por la Asociación Empresarial de Transportes de Bizkaia (Asetrabi), ha llegado a su fin con la celebración de la tercera jornada profesional, esta vez dedicada a la **Normativa sobre masas y dimensiones**.

Fiel a su criterio de formar e informar a sus asociados tanto en los niveles directivos como en los diversos escalones profesionales, en su [foro de comunicación](#) Asetrabi ha analizado la cascada normativa que las empresas y profesionales del transporte por carretera deben afrontar. Y en este caso, sobre el anuncio, por parte de la Comisión Europea, de modificar la normativa sobre masas y dimensiones en el transporte de mercancías por carretera.

Con esta [última convocatoria](#) finaliza un ciclo que sigue las directrices de la reciente Asamblea General de Asetrabi, en la que la mayoría de los asociados respaldó la iniciativa de la Junta Directiva y de su presidenta, Sonia García, de llevar a cabo iniciativas que aporten más visibilidad al transporte por carretera; especialmente entre las empresas cargadoras, para que conozcan mejor la situación del sector, y en el ámbito académico, con el fin de promocionar sus salidas laborales.

El sector aboga por una unificación de la normativa europea

Nuevos pesos y medidas

Europa anuncia su intención de incrementar el peso de los vehículos hasta las 44 toneladas, una magnitud ya permitida en 13 Estados miembros, además de los sistemas modulares europeos de hasta 25,25 metros de largo, autorizados en 10 países europeos, e incrementar la longitud cargada de los porta-vehículos hasta los 20,75 metros.



Primera mesa de debate

En este encuentro profesional propuesto por Asetrabi se han abordado los efectos que pudiera tener la nueva normativa sobre los agentes de la cadena logística, las infraestructuras y la seguridad vial.

La jornada se estructuró en dos partes diferenciadas, actuando Sonia García, presidenta de Asetrabi, y recientemente nombrada como vicepresidenta segunda de Conetrans, como hilo conductor entre ellas. Tras su intervención fue el turno del nuevo Director General de Transportes en el Departamento de Transportes, Movilidad y Turismo de la Diputación Foral de Bizkaia, Antonio Jaraices. Dijo que la Administración tiene que “estar al lado” de la industria logística como fuente de competitividad en la economía.

La primera de las mesas de debate contó con la intervención de [Carmelo González](#) y Manuel Antonio Martínez, ambos del Comité Nacional de Transporte por Carretera (CNTC); y la jefa de Sección de Concesiones e Inspección del Departamento de Transportes, Movilidad y Turismo de la DFB, Ioana Goitia. González dijo que la nueva normativa, prevista para su aprobación hace meses, acomodándose a la normativa francesa, en la que se admiten las 44 toneladas, la regulación de las longitudes (de aplicación a los portacoches) y la regulación de los duotrailers, o euromodulares, hasta los 32 metros de longitud.



Antonio Jaraices y Sonia García

La rentabilidad de las empresas podría verse resentidas porque los costes de esta implantación pueden subir hasta un 40% y se puede dar un “atasco en las ITV” para la homologación de cambios en la capacidad por eje.

Manuel Antonio Martínez señaló que cada país tiene su propia normativa, con reciprocidad, pero dijo que Europa obligará a que, a partir del 2034, sólo los vehículos ECO (eléctricos) podrán transportar 44 toneladas, incluso 48 toneladas para fomentar el uso de las nuevas energías. En este sentido, Martínez dijo que “con la cantidad de trabas administrativas es casi imposible aplicar la normativa”.

La normativa de las 44 toneladas no obliga a utilizar la totalidad de la capacidad

Finalizó Ioana Goitia con la presentación de los planes de inspección de la DFB, ejecutados por la Ertzaintza, y que para este año se centran 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.

En lo referido al tema de la jornada, se inspeccionan los excesos en la Masa Máxima Total y la Masa Máxima por Eje, con un total de 117 expedientes sancionadores tramitados para el transporte público de mercancías por carretera.

Precios y costes

La segunda mesa, dedicada a la visión de los agentes de la cadena logística, contará con las intervenciones de Javier Jaso, responsable de Transporte de AECOC, Asociación de Fabricantes y Distribuidores; Juan Antonio Ferro, director Supply Chain Iberia & Southern Europe en Sibelco Minerales; Carmelo González y Jon Andoni Aldekoa, de Robledam, con la moderación de Manuel Antonio Martínez Carbelo, responsable de Relaciones con la UE y Normativa de CETM.



Segunda mesa de debate

Jaso señaló que el proceso de transformación de la normativa, que arrancó hace 10 años, y desde AECOC se ha presionado para la puesta en marcha de la nueva maquinaria institucional y “queremos que sea una de las primeras medidas tomadas” por la nueva Administración. Desde su punto de vista, todo lo que fomente la sostenibilidad y la productividad está bien visto en AECOC, siempre con el punto de incertidumbre en que nos encontramos ahora.

Por su parte, Juan Antonio Ferro señala la diferencia entre la normativa portuguesa: los transportistas lusos estaban preparados y destaca la agilidad que esta medida está provocando en la economía local y en la logística portuaria. Jon Andoni Aldekoa se preguntó por quien es el que se hace cargo del pago de los derechos y permisos. A pesar de ello, está convencido que en un plazo razonable “todos estaremos trabajando con las 44 toneladas”.

Carmelo González, esta vez actuando como transportista, también se preguntó sobre la rentabilidad de esta nueva medida y si la mejora de la eficiencia se repercutirá en los precios que pagan los cargadores. Muy crítico con la actitud de la administración y de los cargadores, González pidió una mayor implicación para con el sector.

Carmelo González: "El sector no es capaz de digerir toda la nueva normativa"

Los ponentes analizaron también algunas políticas como las referidas al fomento del transporte de mercancía por ferrocarril, algo que "no va contra la carretera" sino como un valor complementario, pero que de momento no está dando sus frutos. También se mencionó la dificultad para lograr un relevo generacional de los conductores y el resto de retos del sector: descarbonización, nuevos combustibles, camión eléctrico, atomización sectorial, etc.



Ioana Goitia, Carmelo González y Manuel Antonio Martínez

Mención aparte tuvo la gestión de la atomización de las flotas y las empresas, un mal endémico en el transporte por carretera español, y Carmelo González abogó por un cambio en la política fiscal e incluso "por la desaparición del sistema de módulos".

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", se celebró un segundo encuentro en octubre, dedicada a dos temas relacionados con la seguridad vial: [conducción eficiente y estiba de cargas](#). Con esta, la tercera y última jornada profesional, se cierra el ciclo por este año, que hay posibilidades de que prosiga con otros encuentros el año próximo.