

Actuaciones en el ámbito del transporte de mercancías para la mejora de la competitividad



21/06/2017

El presente documento contiene un conjunto de propuestas encaminadas a mejorar la competitividad de la industria y el transporte, y cuyo origen se encuentra en la modificación de las masas y dimensiones de los vehículos para el transporte de mercancías.

Por su situación de país periférico, España necesita un transporte eficiente y competitivo que dé soporte a su desarrollo económico. Sin embargo, las empresas españolas están penalizadas frente a sus competidores europeos por la regulación que rige en nuestro país sobre las masas y dimensiones máximas de los vehículos para el transporte de mercancías.

Es necesario corregir esta situación y, para ello, la administración española debe tomar medidas lo antes posible si no quiere perder la oportunidad de consolidar la senda del crecimiento económico y la creación de puestos de trabajo.

Para ello se proponen las siguientes actuaciones que se deberán abordar con carácter inmediato.

1. Incorporación de las 44 toneladas como peso máximo en las actuales configuraciones de tractora y semirremolque de cinco ejes.

Los vehículos de Portugal, Francia, Italia y Gran Bretaña, entre otros países, pueden cargar 44 toneladas, mientras que el máximo permitido en España es de 40 Tm.

Estamos seguros de que si en otros países europeos con menor incidencia del transporte en la economía se han implantado las 44 Tm, también debería ser posible hacerlo en España. De hecho el Ministerio de Industria apoya esta propuesta y la Dirección General de Tráfico únicamente está a la espera del visto bueno del Ministerio de Fomento.

Desde diciembre de 2015 las asociaciones de cargadores, hemos mantenido regularmente reuniones de trabajo con las asociaciones representativas del sector del transporte para, desde una relación de igualdad, avanzar en un paquete de medidas esenciales para la mejora de la competitividad del sector.

Entre estas medidas se encuentra la ampliación de la masa máxima de 40 Tm a 44 Tm, que se propone realizar acordando previamente las condiciones técnicas más adecuadas para su implantación, los plazos y, en particular, las medidas para el fomento del reparto, entre el cargador y el transportista, del beneficio económico derivado de su utilización.

A pesar de ello, la heterogeneidad del sector del transporte impide avanzar en dichos acuerdos, y frena un proceso que debería llevarse a cabo lo antes posible para aprovechar una coyuntura económica favorable.

Por otra parte, vemos con preocupación que los avances en la modificación del ROTT estén desperdiciando la oportunidad de incorporar determinadas medidas que podrían suponer un escenario facilitador del proceso de implantación del aumento de las masas y dimensiones.

1.1. Solicitud

Solicitamos en consecuencia que se aborde sin más demora la modificación de las masas y dimensiones con el objetivo de incorporar las 44 toneladas como peso máximo de las actuales configuraciones de tractora y semirremolque de cinco ejes.

1.2. Justificación

Esta medida proporcionaría una mayor competitividad a la industria española. De hecho, en la Agenda para el fortalecimiento industrial en España, elaborada por el propio Ministerio de Industria, ya se señalaba que se tenía que “impulsar el aumento progresivo de la altura y la carga permitidas en camiones”.

Además, se trata de una medida que no exige de ninguna inversión complementaria y supondría un relanzamiento de la economía, a la vez que produciría amplios beneficios medioambientales de la mano de la reducción de emisiones.

2. Exoneración de Autorización Complementaria de Circulación para determinados productos siderúrgicos indivisibles.

Para carga indivisible cuya longitud supera los límites máximos establecidos en el Anexo IX del Reglamento General de Vehículos, el órgano competente en materia de tráfico podrá conceder autorizaciones especiales de circulación, previo informe vinculante del titular de la vía y, en su caso, comprobación de que se encuentra amparado por la oportuna autorización de transporte.

Los perfiles siderúrgicos se suministran en longitudes habituales de 6,1 - 10,1 - 12,1 - 14,1 - 15,1 - 16,1 y 18,1 metros. Por tanto una parte de ellos, habitual en el mercado, exceden de la longitud habitual de 14 m. de los remolques en vehículos de 16,5 m y precisan de Autorizaciones Complementarias de Circulación.

Países como Francia y Alemania, han establecido excepciones al exceso de longitud que permiten, con la señalización adecuada, que estos transportes se encuadren dentro del transporte general, sin precisar autorizaciones singulares.

2.1. Solicitud

Pedimos que se apoye la eliminación de la necesidad de solicitar autorización especial en toda España para el transporte de cargas indivisibles que excedan hasta en 3 metros la longitud trasera de los remolques, llevando la señalización correspondiente.

2.2. Justificación

Esta medida proporcionaría una mayor competitividad para el sector siderúrgico español, al facilitar el transporte de perfiles siderúrgicos de 14,1, 15,1 y 16,1 metros.

Todos los integrantes de la cadena de aprovisionamiento del sector siderúrgico (transportistas, productores, distribuidores y clientes finales) se beneficiarían de esta simplificación administrativa, que eliminaría costes y daría más flexibilidad y agilidad al suministro. También se reducirían los costes de gestión que para las distintas Administraciones supone la emisión y control de estas autorizaciones.

Esta modificación no produciría ningún efecto negativo. En particular, la seguridad del tráfico no se vería comprometida puesto que estas cargas, con sus correspondientes permisos, ya están circulando con Autorización Complementaria de manera generalizada y en Francia o Alemania lo hacen sin autorización y sin un perjuicio adicional.

3. Eliminación de la restricción establecida para el transporte de mercancías peligrosas por conjuntos EMS según la Orden PRE/2788/2015.

El pasado 17 de enero, España suscribió el Acuerdo multilateral M 304 sobre transporte internacional de mercancías peligrosas por carretera, que será válido hasta el 16 de Diciembre del 2021 en aquellos territorios de las partes contratantes del ADR que hayan firmado dicho acuerdo.

El acuerdo recoge las condiciones en las que este tipo de productos pueden ser transportados en *“unidades de transporte que incluyan más de un semirremolque”*, lo que aplicaría a los conjuntos Euromodulares de 25,25 m.

Este transporte deberá satisfacer íntegramente la reglamentación relativa a las combinaciones de vehículos en configuración Euromodular, así como las disposiciones aplicables según ADR.

De momento, el transporte de mercancías peligrosas en España cuyo traslado deba realizarse portando los paneles naranja de señalización de peligro reglamentario y/o placas-etiquetas conforme el ADR, queda fuera de las autorizaciones especiales de circulación para conjuntos en configuración euro-modular, según la Orden PRE/2788/2015.

3.1. Solicitud

Solicitamos que, en coherencia con las actuaciones iniciadas con la firma del Acuerdo M 304, se traslade a la DGT la necesidad de extender al transporte de mercancías peligrosas las autorizaciones especiales de circulación para vehículos en configuración Euromodular.

3.2. Justificación

El cumplimiento de los requisitos del ADR en relación a las condiciones y limitaciones establecidas para el transporte de mercancías peligrosas, hace que el transporte de este tipo de carga en vehículos Euromodulares se realice en las mismas condiciones de seguridad que la carga general, por lo que las autorizaciones especiales para su transporte deberían ser las mismas.

Esta medida dotaría de mayor competitividad para el sector químico español.

4. Incremento de la masa máxima permitida bajo autorización especial para el transporte de madera en rollo desde la explotación forestal hasta el centro de primera transformación

La directiva europea 96/53 CE establece, en su artículo 4.3, que el transporte de las operaciones relacionadas con la explotación e industria forestal puedan ser objeto de regulación propia en los ordenamientos internos de los estados miembros.

El motivo de esto no es otro que el de asegurar la viabilidad económica de las explotaciones forestales.

Los camiones de transporte forestal pueden cargar en España hasta 40 toneladas mientras que, en países vecinos como Portugal la cifra asciende a 60 toneladas, y en Francia hasta 57 toneladas.

Por otra parte, el Servei de Transit de la Generalitat de Cataluña ha comenzado a expedir autorizaciones de circulación en régimen de transporte especial para troncos de madera en bruto, desde la explotación forestal al centro primario de transformación (como aserraderos, tableros, pasta), para tanta carga como permita la ficha técnica del vehículo por períodos de, al menos, cinco años. Esta situación en el resto de España no se permite.

4.1. Solicitud

Solicitamos que, al igual que ya se hace en Cataluña, se habiliten autorizaciones especiales para la circulación de vehículos forestales para el transporte de madera en rollo (troncos), que permitan transportar la carga máxima que figura en su ficha técnica, desde una explotación forestal, a fábrica de primera transformación, por un periodo de, al menos, cinco años.

4.2. Justificación

Esta medida proporcionaría una mayor competitividad para el sector maderero español, así como la posibilidad de concurrir en igualdad de condiciones a nivel nacional.

La implantación de esta medida llevaría aparejada una mejora en la gestión de los bosques, una dinamización del medio rural y la generación de puestos de trabajo.

Además se produciría una reducción de consumo de combustibles con la consiguiente reducción de gases de efecto invernadero.