

El sector transporte reconoce los beneficios del incremento de dimensiones y cargas de vehículos pesados

La jornada organizada por la Fundación Corell concluye con una posición general favorable de los actores del sector sobre los beneficios del incremento de dimensiones y cargas. Sin embargo, los representantes de los transportistas son reticentes y partidarios de abordar cuestiones previas, como las esperas y participación de los conductores en las cargas y descargas.

La jornada organizada por la Fundación Corell: Efectos del incremento de las dimensiones y capacidad de carga máxima de los vehículos pesados, ha abordado los diferentes aspectos asociados a la introducción en España de los megatrucks o vehículos euromodulares. Los estudios académicos realizados hasta el momento, las instituciones encargadas del desarrollo de la legislación, los cargadores (representados por AECOC) y fabricantes, se muestran favorables a la implantación de vehículos euromodulares, mientras que los representantes de los transportistas exigen que se aborden temas previos, que consideran de mayor importancia para incrementar la eficiencia en el transporte.

La jornada se ha iniciado con la presentación del Estudio de la Cátedra Amelio Ochoa: Efecto de la implantación del vehículo de 25,25 y 60 Tons. en España, por parte de José Manuel Vassallo, Catedrático de Planificación del Transporte de la Universidad Politécnica de Madrid. Dicho estudio, realizado en 2011, mantiene su vigencia en la actualidad, debido a las controversias derivadas del incremento de pesos y dimensiones en los vehículos pesados. Según las hipótesis planteadas por el estudio, la introducción de vehículos 25,25 y 60 toneladas incrementa los costes por vehículo respecto a los vehículos convencionales, pero disminuye notablemente el coste por tonelada/km., llegando a posibles ahorros de casi un 24%, según la configuración de los módulos. Las conclusiones del estudio apuntan a los claros beneficios de los megatrucks, como son una mayor competitividad, ahorro de costes por tonelada, menor consumo de combustible (con la consecuente mejora medioambiental) y un beneficio de casi 700 millones/año, lo que supone un 0,07% de PIB. Todo ello, requiere además una inversión en infraestructuras debido a la mayor transferencia de carga y al espacio requerido en lugares concretos como rotondas.

Javier Moreno, Subdirector General de Gestión de la Movilidad de la DGT, ha descrito la actual legislación y la regulación normativa necesaria para la implantación de estos vehículos. La directiva europea establece las dimensiones y masas máximas, dejando libertad a cada país para realizar modificaciones. Esto supone que no existe una armonización entre las legislaciones de los diferentes países europeos, lo que implica un claro problema para la implantación de los megatrucks, ya que son vehículos concebidos para largas distancias, que requieren una unificación de criterios legales en toda Europa. En España, la circulación de un euromodular exige la solicitud de una autorización específica, emitida por la DGT y por las instituciones equivalentes en el País Vasco y Cataluña y un informe vinculante del titular de la vía por la que se realizará la ruta. En el ejercicio 2016 la DGT emitió 122 autorizaciones, con un total de 1.694 viajes.

Por su parte, empresas como Mercedes-Benz Trucks y Kögel Trailer GmbH & Co. KG, recientemente implantada en España, han coincidido en su planteamiento, manifestando que, desde el punto de vista del fabricante, la introducción de megatrucks no es un reto tecnológico, aunque sí tiene un impacto en el precio. Según Alberto Merino, Gerente de Marketing-Producto de Mercedes-Benz Trucks, el coste de adquisición varía levemente, pero hay otros gastos (mantenimiento, formación, personal, etc.) que aumentan en mayor medida. Los fabricantes pondremos en el mercado lo que los transportistas y la legislación demanden.

Héctor Rodríguez, Director para España y Portugal de Kögel Trailer GmbH & Co. KG, ha explicado la estrategia de su compañía en este sentido, que apuesta por soluciones alternativas dentro de la legislación vigente, como son el Eurotrailer, con una longitud ampliada de 1,3 m. y los vehículos aligerados, que consiguen una reducción del peso del camión, para obtener una mayor capacidad de carga.

Sin embargo, a pesar de los beneficios expresados por los diversos actores del sector, los transportistas y sus representantes, como CETM y ASTIC, se siguen mostrando contrarios a la introducción de los megatrucks, abogando por abordar temas previos que, según su criterio, son más eficaces para mejorar la eficiencia del transporte, como son las esperas y participación de los conductores en las cargas y descargas; la creación de corredores sin restricciones al tráfico, el impulso desde las Administraciones a la renovación de las flotas, la desaparición de los portapallets, etc. Según Marcos Basante, Presidente de ASTIC, Los transportistas no podemos mirar para otro lado en la eficiencia del transporte y la mejora medioambiental, pero la situación real, actualmente, es que hay muchos problemas para la implantación de las 44 toneladas. El Presidente de ASTIC ha afirmado que se quiere aumentar 4 toneladas más, sin hacer los estudios técnicos necesarios. Transportar 4 toneladas más cuesta un 12% y ese 12% no lo quiere pagar nadie. Según sus palabras, el incremento de toneladas supone mayor eficiencia y disminución de emisiones, pero es un mayor riesgo para la mercancía y un incremento de desgaste del vehículo, además de una disminución de velocidad. Es necesario un diálogo entre iguales para que todo vaya por un camino mejor.

Datos de contacto:

Noelia Perlacia
915191005

Nota de prensa publicada en: [Madrid](#)

Categorías: [Finanzas](#) [Logística](#) [Industria](#) [Automotriz](#)

NotasdePrensa

<https://www.notasdeprensa.es>