IMPULSO A LA
COMPETITIVIDAD
DEL TRANSPORTE

IMPULSO A LA COMPETITIVIDAD DEL TRANSPORTE

- abril de 2018 -

MOTIVACIÓN DE LA PROPUESTA

La Directiva 1996/53/CE del Consejo de 25 de julio de 1996 por la que se establecen, para determinados vehículos de carretera que circulan en la Comunidad, las dimensiones máximas autorizadas en el tráfico nacional e internacional y los pesos máximos autorizados en el tráfico internacional, establece las dimensiones y pesos autorizados para los vehículos pesados que realicen tráficos internacionales entre países de la UE y fija su peso máximo en 40 toneladas. La Directiva 2002/7/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 18 de febrero de 2002, por la que se modifica la Directiva 96/53/C, que modifica la anterior, permite que cada Estado Miembro pueda establecer en transporte interior otros pesos o dimensiones diferentes.

Entre 2002 y 2014, la mayoría de los países de la Unión Europea autorizan la circulación de vehículos de 44 toneladas de masa máxima, entre ellos Francia, Italia, Bélgica, Reino Unido, Luxemburgo, Países Bajos, Dinamarca, Suecia, Noruega, Finlandia, Portugal (con ciertas restricciones que elimina en 2017) Albania y Republica Checa. De momento, Alemania y España no tienen autorizada esta masa máxima, pero dada la situación periférica de nuestro país, esta combinación de factores nos aísla aún más y no nos permite alcanzar mejores índices de competitividad.

Aunque los movimientos transfronterizos dentro de la Unión necesitan acuerdos bilaterales entre dos Estados miembro, que de momento no han fructificado, lo cierto es que los sectores industriales españoles arrastran una pérdida de competitividad frente a los de nuestros países vecinos, que por el simple hecho de la normativa vigente para cargar hasta 44 toneladas mejoran la eficiencia de su transporte a lo largo de toda su cadena de suministro y comercialización, mientras que la industria española no puede competir en las mismas condiciones.

Además, como se comentará a continuación, los estudios y pruebas realizadas hasta el momento demuestran que se producen importantes ahorros ambientales en emisiones de gases de efecto invernadero, así como una mejora en la fluidez del tráfico y en el esquema de sostenibilidad del modelo de transporte.

Por ello, los sectores y agentes de la cadena de suministro afectados llevamos varios años reclamando que se equipare la capacidad de carga en España a la de nuestros vecinos europeos, y presentamos la propuesta que se desarrolla a continuación.

ANTECEDENTES

En septiembre de 2013 el grupo parlamentario de CiU en el Congreso de los Diputados presenta una Proposición no de Ley por la que solicita al Gobierno la modificación del actual Reglamento General de Circulación que permita la circulación de vehículos pesados de 44 toneladas de masa máxima. Esta proposición no prospera pero se insta al Ejecutivo a realizar un estudio sobre las consecuencias que la aplicación de las 44 toneladas tendría en nuestro país, estudio del que hasta la fecha no se tiene noticia.

Entre 2013 y 2015 se llevan a cabo experiencias piloto[1] y estudios encargados por la industria a organizaciones independientes, como la UPC[2] e INECO[3], que demuestran que esta medida es positiva para España y los sectores afectados.

A mediados de 2015, tras conseguir el apoyo de las distintas administraciones implicadas (Ministerio de Industria, DGT, Oficina de Cambio Climático y Ministerio de Fomento), la Secretaría General de Transportes, reconociendo la mejora que esta medida supone para la competitividad de las empresas y la necesidad de ajustar nuestra normativa a la del resto de países Europeos, encarga a las patronales españolas de la industria y la gran distribución, que representan el 80% de la mercancía cargada, la consecución de un acuerdo con los representantes de las empresas transportistas que facilitara su apoyo a la implantación de las 44 toneladas.

Las empresas afectadas delegan esta labor en las asociaciones de cargadores AEUTRANSMER, AECOC y TRANSPRIME quienes, desde enero de 2016 hasta diciembre de 2017 han estado trabajando con el Comité Nacional de Transporte por Carretera, organismo que representa al sector español del transporte, para dar forma a un gran acuerdo para la competitividad del transporte de mercancías.

En noviembre de 2017, en la mesa de negociación entre cargadores y transportistas se presentó un documento sobre el que se visualizaba un principio de acuerdo con catorce puntos que daba respuesta a las aspiraciones de ambos colectivos, contribuyendo tanto a una mejora en las condiciones de las empresas de transporte como de la competitividad de los sectores industriales y del gran consumo, que incluye el aumento de las masas y dimensiones.

En diciembre de 2017 el Comité Nacional de Transporte Terrestre suspende la vía de la negociación alegando la imposibilidad de suscribir ningún acuerdo que incorpore el aumento de la masa máxima hasta las 44 toneladas alegando “que no parece ser el momento más adecuado para dar respuesta a las pretensiones de las Asociaciones cargadoras en lo tocante a una eventual modificación de los pesos y dimensiones de los vehículos, sin que haya mediado antes una mínima mejora de las condiciones de mercado”.

[1] Prueba experimental para permitir la circulación de conjuntos de 5 ejes hasta 44 toneladas de masa en carga. – Servei Català de Transit (SCT)

[2] Evaluación del impacto de los vehículos pesados de transporte de mercancías tipo T2S3 al pasar de 40 a 44 toneladas de M.M.A.- Universidad Politécnica de Catalunya

[3] Estudio sobre la conveniencia y viabilidad de aumentar la MMA de los vehículos pesados a 44 toneladas - INECO

Si bien las empresas cargadoras están en permanente disposición para retomar la vía del acuerdo, es de imperiosa responsabilidad seguir trabajando para que la posibilidad de cargar 44 toneladas sea una realidad igual que ya lo es en los países de nuestro entorno.

BENEFICIOS E IMPACTO

A través de los diferentes estudios mencionados en el punto anterior, se ha evaluado el impacto que esta medida supondría y que exponemos a continuación de manera referencial:

1. BENEFICIOS MEDIOAMBIENTALES

1.1. **Reducción en emisiones**. Contribución directa en los compromisos adquiridos por España en materia de reducción de gases de efecto invernadero, gracias a la reducción del 5% de las emisiones de CO_2 que se estima de entre 105.249 y 129.000 toneladas/año *(fuente: UPC)*.

1.2. **Mejora de los objetivos de la economía circular**. A partir de la mejora que reduce sensiblemente la generación de residuos tales como neumáticos fuera de uso, aceites, filtros, etc.

2. BENEFICIOS SOCIALES

2.1. **Mejora en la movilidad y fluidez del tráfico**. Una reducción entre el 3,6% y el 4,6% de las operaciones con vehículos semirremolques –T253-, considerando estas operaciones un 63% total de vehículos- afectaría de manera directa a los recorridos en el transporte de mercancías con su repercusión en el tráfico. *(fuente: Servei Català de Transit)*

2.2. **Dinamización de la economía**. Los ahorros demostrados en los estudios aquí mencionados, parten de una combinación de aumento de costes variables compensada por el aumento de la masa transportada que repercutirían al usuario final, en un beneficio que se reparte en toda la cadena de valor, con impacto en un menor coste de los productos, que supondría a su vez un impulso y estímulo a la economía.

2.3. **Adecuación de la demanda**. Aunque el número de operaciones de carga disminuiría en torno al 1,36% - 1,7%, la demanda de transporte no se vería afectada, pues el aumento de productividad generaría *nueva actividad de transporte* allí donde el coste de producción y la logística es menor. Se calcula que la actividad aumentaría un 0,1% por cada 1% de productividad del medio de transporte. *(fuente: UPC)*

2.4. **Aumento de empleo**. El aumento de actividad redundaría en un aumento de un empleo de calidad en unos sectores que cuentan en la actualidad cuatro millones y medio de trabajadores.

2.5. **Mejora del ingreso fiscal**. Producción de un incremento del ingreso fiscal, como resultado de una mayor actividad económica.

3. MEJORA ECONÓMICA

3.1. **Ahorro energético**. La medida supondría un ahorro de 3,24 litros por cada 100 kilómetros que se eviten recorrer *(fuente: Servei Català de Transit).*

3.2. **Mayor disponibilidad de conductores**. Reducción del total de horas de conducción necesarias, lo que contribuiría mejorar la sostenibilidad y el modelo actual de transporte terrestre que atendería la creciente demanda de transporte y contribuiría a paliar la actual escasez de conductores.

3.3. **Incremento de eficiencia y ahorro**. Se reducirían un 11,5% los costes económicos de las empresas de transporte (distribuidos entre costes variables de mantenimiento del vehículo y costes de personal) por tonelada y kilómetro, lo que produciría un ahorro global de entre 278 y 358 millones de euros al año**.** También se precisaría menor inversión en equipos al cargar un 16% más, y menor tiempo de carga. Además, a estos ahorros habría que sumar la reducción de 91 millones de euros anuales en costes externos, *(fuente: Servei Català de Transit y UPC).*

3.4. **Mejora de la competitividad**. Se produciría una mejora general de la competitividad de las empresas españolas que, durante más de quince años han participado en un mercado globalizado partiendo de una situación de desventaja frente a nuestros vecinos europeos. Cada día que se prolonga esta situación supone oportunidades perdidas para cargadores y transportistas. y para la economía nacional. Esta situación es especialmente acuciante en relación con Francia y Portugal – países donde la Directiva UE también ha sido transpuesta -, restando enormes opciones de competitividad a las empresas con posibles mercados, en ambas partes de las fronteras españolas y que refuerzo una posición de desventaja y aislamiento, tal y como se ha comentado anteriormente en este documento.

3.5. **Afectación positiva del PIB**. La medida llevaría aparejado un incremento de las inversiones por la asignación de nuevas producciones y un sensible aumento del Producto Interior Bruto**,** al verse beneficiadas empresas de sectores industriales, comerciales y de servicios que representan más del 50 % del PIB de nuestro País.

3.6. **Rentabilización de los medios de carga sin necesidad de inversión adicional**. Sin la necesidad de inversión para adquisición de flota, el 99% del parque de tractoras y semirremolques de más de 16 toneladas podrían pasar inmediatamente a llevar 44 toneladas, al estar técnicamente homologados para ello *(fuente: fabricantes de camiones, remolques y semirremolques)*, y se rentabilizaría el espacio de carga existente.

4. INCONVENIENTES Y AFECTACIÓN

4.1. **Ámbito social**. El transporte de mayor número de toneladas por unidad de transporte posiblemente requeriría menor número de conductores. Aunque debemos considerar esta posibilidad, hay dos factores que ayudan a resolver esta circunstancia. Por una parte, el impacto de la medida afectaría únicamente al 4% del volumen de transporte, puesto que no todas las operaciones requerirían el tonelaje máximo y, por otra, el alto crecimiento actual de la actividad y demanda de transporte, superior al 6 % anual desde hace 4 años, que reequilibraría este factor de demanda de profesionales del volante a corto plazo en una solución de efecto inmediato. Además, esto no ha sido

impedimento para que se aplique la medida en la mayoría de los países de la Unión Europea, donde no se han cumplido los anuncios negativos de los representantes de ciertas asociaciones de transportistas y la transición ha sido llevada a cabo con eficiencia y normalidad.

4.2. **Ámbito infraestructural.** Un mayor desgaste de la infraestructura viaria. Algunos estudios *(fuente: UPC)* contemplan un incremento del gasto destinado al mantenimiento de las carreteras, y lo cuantifican entre 21 y 37 millones de euros al año, cifra poco significativa en comparación con los beneficios totales. Por otra parte, se trata de partidas presupuestarias ya previstas para el mantenimiento de la red viaria en todas la Administraciones Pública titulares de las mismas.

CONCLUSIONES

1ª. Por su situación de país periférico, con un alto nivel de industrialización y, al mismo tiempo, puerto de entrada de un considerable volumen de mercancías internacionales vía transporte marítimo, 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 asumir su responsabilidad como Estado Miembro de la UE, como ya lo han hecho sus homólogos europeos, y tomar medidas lo antes posible, si no quiere perder la oportunidad de consolidar la senda del crecimiento económico, sus actuales cuotas de competitividad y la creación de puestos de trabajo.

Además, 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”, medida referencial y mencionada en la “Estrategia Logística para España” definida por el Ministerio de Fomento.

2ª. Todos los estudios realizados muestran que los beneficios que se obtendrían con la implantación de las 44 toneladas son muy superiores a los inconvenientes. No existe ningún informe, ni de la administración pública ni del sector del transporte que proporcione argumentos que avalen la no implantación de esta medida.

3ª. El modelo actual responde a un modelo económico intervencionista que pone freno a una economía de libre mercado para el sector del transporte, e impide que sean los agentes económicos los que de manera independiente y voluntaria puedan elegir la respuesta que dan a esta demanda económica y de la sociedad reduciendo los incrementos de coste en su totalidad y priorizando la mejora de la competitividad.

SOLICITUD

Veintisiete organizaciones representativas del tejido industrial y de la gran distribución de nuestro país que, conjuntamente, cargan más del 80 % de la mercancía transportada, entre las que se encuentran los sectores de la automoción, el papel y cartón, la madera, la industria extractiva, la siderometalurgia, los productos de construcción, los productos petrolíferos, la alimentación y bebidas, la industria química y distribución de gran consumo, entre otros, reunidas en el "***Grupo para el Impulso a la Competitividad del Transporte***", solicitamos la pronta modificación del Reglamento General de Vehículos (en su anexo IX), en el que se recogen los límites de masas y dimensiones**,** para la incorporación de las 44 toneladas como peso máximo en las actuales configuraciones de tractora y semirremolque de cinco ejes.