



## **COMUNICADO**

En Madrid, a 26 de diciembre de 2.015.

**Asunto: FETRANSA lamenta que la regulación que aprueba la circulación de los megacamiones suponga una auténtico “coladero” para la circulación de vehículos de mayores dimensiones, y no se ciña a ser una prueba piloto.**

FETRANSA fue una de las pocas organizaciones del CNTC que se opuso a la introducción de los “megacamiones” debido a que la regulación no ofrecía las suficientes garantías como para ser una experiencia piloto, sino que permitía el uso generalizado de camiones de mayores dimensiones, y efectivamente ha sido así, el pasado 24 de diciembre de 2.015 ha entrado en vigor la normativa que permite la circulación de los conjuntos de vehículos en configuración euro-modular sometido a una autorización de la autoridad en materia de tráfico, pero sin especificar las condiciones de dicha autorización. La indeterminación en la norma de los requisitos a los que se somete la autorización de tráfico no deja de parecer una omisión voluntaria tendente a flexibilizar y generalizar el uso de vehículos con pesos y dimensiones superiores a los actuales, pues la Administración, cuando así lo ha pretendido, ha establecido con minuciosidad milimétrica la regulación de las autorizaciones. Tampoco se restringe la circulación de los megacamiones por carreteras convencionales, sino que se limita su circulación a autopistas y autovías “siempre que sea posible”.

FETRANSA considera que la nueva regulación parte de una premisa errónea como lo es la mejora en las infraestructuras viarias, las cuales, en los últimos años, se han visto mermadas debido a la falta de la dotación presupuestaria necesaria, ya no sólo por el recorte general de las inversiones en obra pública, sino porque en el caso del Ministerio de Fomento se ha realizado un reparto presupuestario en el que se ha beneficiado artificialmente al ferrocarril en detrimento de la carretera. Así lo puso de manifiesto un estudio de la asociación española de la carreta (AEC) en el que se afirmaba que el patrimonio viario se ha deteriorado en los últimos seis años a un ritmo del 5% anual. Pero además, también se exige una importante inversión y un elevado coste en infraestructuras, no solo porque con vehículos más grandes y más pesados resulta obvio que se deteriora más el firme de la carretera, sino porque habría que habilitar rotondas, puentes y accesos para permitir la circulación de este tipo de vehículos.

Desde FETRANSA tampoco se comparte como se afirma desde el Gobierno que vaya a existir una mayor eficiencia y una mayor competitividad en los mercados, pues en las condiciones actuales del mercado de transporte existe un exceso de oferta de transporte, sirviendo la oferta actual para cubrir con creces la demanda de nuestra sociedad. Con el incremento de los pesos y dimensiones va a existir un exceso mayor de oferta de transporte, incrementándose la paralización de los vehículos y los recorridos en vacío, lo cual es mayor ineficiencia para el sector, y mayor coste. Algunas



organizaciones de cargadores ya adelantan una reducción de precio de la tonelada/kilómetro transportada de un 22%, y ese es su único afán, cabe agradecer que sean tan explícitos.

Desgraciadamente, no se han planteado otras medidas que sí redundan en la eficiencia y competitividad del transporte como: reducción de los plazos de pago, eliminación de las restricciones al tráfico, limitación de los tiempos de espera en las labores de carga y descarga, mayor flexibilidad en la normativa de tiempos de trabajo y de tiempos de conducción y descanso o la ampliación del régimen fiscal de módulos, medidas que no suponen ningún tipo de coste a las arcas del Estado, y para lo cual hubiera sido preciso la composición de una mesa sectorial entre el CNTC, la Administración y las asociaciones de cargadores, pero nada de nada.

Tampoco en términos de seguridad se va a mejorar, todo lo contrario, como resulta obvio, vehículos más largos, más altos y más pesados provocan un mayor riesgo en las carreteras, tanto en los adelantamientos, como en la estabilidad y distancia de frenado del propio vehículo. Y ningún requisito adicional se requiere sobre la formación y cualificación de conductores para conducir este tipo de vehículos.

La implantación de los megacamiones requiere que los empresarios del sector realicen importantes inversiones en este tipo de vehículos, sin que tampoco se hayan tomado medidas incentivadoras en ese sentido, con el agravante añadido de que no son vehículos que se adecuen a la normativa europea, por lo que sólo podrían circular por nuestro país. La flota actual de nuestras empresas de transporte se destina tanto al tráfico nacional como al internacional, por lo que el cambio de normativa implica duplicar la tipología de vehículos, ejemplo claro de ineficiencia donde los haya, y de incremento de coste para la empresa de transporte.

Conviene recordar que la implantación de los megacamiones se debatió en el seno del Parlamento Europeo, siendo rechazada su circulación a nivel de la UE, y es ahí, en las instituciones comunitarias, donde se debía de haber llevado a cabo cualquier modificación de pesos y dimensiones de los vehículos, con el fin de no crear distorsiones en las condiciones del mercado de transportes.

Difícilmente, con la aceptación por la mayoría del CNTC del uso de los megacamiones, excepción hecha de FETRANSA y alguna organización más, en un futuro que se atisba no muy lejano, se pueda hacer un planteamiento coherente de oposición al incremento de la altura, al uso generalizado de las 44 tns. o al incremento de la longitud a 20,55 mts., en definitiva, la nueva regulación supone un auténtico “coladero” al que tendrá que enfrentarse el sector. De hecho algunas asociaciones de cargadores no han tardado en indicar que las 60 tns. se quedan escasas y que habría que haber autorizado 70 tns., ¿alguien da más?.