



## **INTERVENCION SEMINARIO GUITRANS**

Page | 1

### **Repercusiones del aumento de la MMA en los vehículos pesados a 44 toneladas**

Escuela de Ingeniería de Gipuzkoa.

23 de septiembre de 2020

Izaskun Bilbao Barandica.



Buenos días,

Muchas gracias por vuestra invitación. Antes de entrar en materia quiero expresar mi agradecimiento personal y mi reconocimiento institucional al sector del transporte. Fuisteis, sois y seréis una parte fundamental del sueño europeo. Sois movilidad. Garantizáis el libre tránsito de mercancías en toda la Unión. Sois mucho más que transporte. Sois personas, sois las personas que siempre están.

Page | 2

En las películas cuando se apaga la acción aparece los créditos, esa lista de nombres que comienza siempre por los actores protagonistas. Pero en cuanto acaba la breve relación de las estrellas comienza la de las personas que con su saber hacer ponen las luces, los escenarios, el vestuario, organizan el catering, localizan exteriores y, en resumen, hacen posible que todo funcione. Eso ha sido el transporte en la pandemia. Sector esencial. No os han aplaudido en los balcones, pero, lo merecéis. Pocos han reparado que, en lo más duro del confinamiento, sin áreas de servicio, sin duchas, sin restaurantes, sin retretes, los transportistas en camiones y agencias, también se jugaban la vida y ponían lo mejor de sí mismos al servicio de una sociedad en shock. Una sociedad que comió se protegió, se esperanzó y se consoló comprobando que lo fundamental, seguía en su sitio.

Por eso quiero empezar esta breve intervención con ese merecido reconocimiento. En el Parlamento Europeo teleseSIONAMOS. Pero en cuanto se recupere la actividad



ordinaria os prometo que este mismo reconocimiento será el objeto de mi primera intervención cuando vuelva el turno de intervenciones para abordar temas de importancia y actualidad política. Vosotros fuisteis, sois y seréis en los próximos años. Porque sois los glóbulos rojos de nuestra economía. Así que os tributo el aplauso que merecéis.

Page | 3

Y los homenajes hay que hacerlos con más que palabras. La frenética actividad legislativa que se viene desarrollando en el mundo del transporte es un reflejo de ese reconocimiento y una respuesta a las inquietudes que nos transmitís.

Hoy nos trae aquí la revisión de las normas europeas sobre dimensiones de vehículos pesados en la Unión, que solo puede abordarse si se conecta con el contexto de profunda transformación que vive no solo el transporte por carretera sino la movilidad en su conjunto en la Unión europea.

Como sabemos todos los que tenemos una relación intensa con esta materia, vamos hacia un modelo más integrado e inteligente que el actual que se gestiona, como todos sabemos, por modos de transporte. Esa primera idea requiere una profunda evolución en la que la digitalización es un factor clave.

Por otra parte, el “Green deal”, el pacto verde europeo, ha fijado la reducción de emisiones y la lucha contra el cambio climático como una de las grandes prioridades de



la agenda comunitaria para las próximas décadas y esa decisión impacta de lleno en el mundo del transporte.

Para alcanzar estos objetivos vienen transformaciones basadas en esos dos conceptos clave. Y en ese ámbito se plantean distintos puntos de vista y soluciones. Entre ellas hay quienes defienden que una de las posibles aportaciones puede ser el crecimiento del tamaño de los camiones. La primera norma Europa que armonizó este parámetro fue la [Directiva 96/53/CE](#), de 25 de julio de 1996, por la que se establecían los pesos y las dimensiones máximas autorizadas en el tráfico nacional e internacional.

Page | 4

Los pesos, dimensiones y medidas allí incorporados anticipaban que el estado y la capacidad de las infraestructuras a nivel europeo era el primer dato para tener en cuenta para establecer unas limitaciones realistas y operativas. Por eso en ese texto fijaban unos topes estandarizados, 18,75 metros de largo y 40 toneladas de peso. Ese era y sigue siendo básicamente el criterio general. La norma autorizaba algunas excepciones para permitir que vehículos más grandes y pesados pudiesen entrar en servicio en determinados estados miembros siempre que no afectasen de manera significativa a la competencia internacional. Igualmente, se obligaba a estados miembros a informar a la Comisión sobre las excepciones propuestas y era y sigue siendo esta última institución la facultada en última instancia para autorizarlas.



Los límites establecidos en esta primera directiva se han completado posteriormente con las previsiones del Reglamento (CE) n.º 661/2009, de 13 de julio de 2009), y por la [Directiva 2002/7/CE](#), de 18 de febrero de 2002, que precisan límites de dimensiones y pesos en el transporte de viajeros por carretera en autobús y ayudan a controlar el buen funcionamiento del cabotaje en ese subsector.

La actualización de aquella primera directiva de 1996 se llevó a cabo en 2015 ( [Directiva \(UE\) 2015/719](#) ). La modificación más reciente se plasma en una decisión de Parlamento y Consejo europeos que data de junio de año pasado [[COM\(2018\)0275](#)]. En este caso las excepciones que se autorizan se refieren a modificaciones en la longitud de las cabinas que tengan por objeto mejorar la seguridad, aerodinámica y con ella la eficiencia energética de los vehículos.

No parece que una nueva revisión pueda abandonar esa tendencia a mantener los actuales parámetros como norma general y limitar las excepciones. Una nueva revisión para autorizar más cambios deberá tener en cuenta, como se ha hecho hasta ahora, el estado general y la capacidad de las infraestructuras, pero se va a ver condicionada además por otras novedades.

La primera es la apuesta europea por impulsar definitivamente el ferrocarril para el transporte de mercancías en larga distancia y la consiguiente necesidad de adaptar el transporte por carretera a esa realidad. Esta misma semana los ministros de



transportes de la UE reunidos en el semestre alemán firmaban el “pacto de Berlín” para promover el Transporte por ferrocarril y fortalecer los corredores ferroviarios transeuropeos. Esta filosofía subyace también en el documento que planifica las inversiones estratégicas de la Unión en infraestructuras. Las obras prioritarias tratan de solventar los cuellos de botella entre estados miembros y potencian los nudos en los que se producen combinaciones entre modos de transporte. En todas ellas hay una apuesta radical por el ferrocarril.

Esta apuesta plantea un reto y ofrece una oportunidad al transporte por carretera. No solo no se anuncia su desaparición. Se le asigna la responsabilidad que jamás podrá asumir el ferrocarril de la capilaridad. Lo que pierda en distancia lo ganará en intensidad y personalización del servicio. Todo el sector está en consecuencia en la onda. Toca adaptarse a las nuevas exigencias y necesidades del mercado. Y quienes mejor pueden hacerlo es quienes saben de rutas, logística y transporte por carretera. Ese proceso requiere una acelerada inmersión en la digitalización y la asunción de que la tecnología embebida en los vehículos una aplicación al transporte del Internet de las cosas va a ser una de las claves. Además, la nueva realidad propicia y facilita un acelerado proceso de descarbonización que requerirá ayudas, inversiones y probablemente nuevas fórmulas de gestión financiera de las flotas.

Además, esta apuesta obliga a insistir en otras medidas que tienen que ver con las infraestructuras y sus equipamientos. El espíritu de la transformación podría



resumirse en el principio de que los vehículos inteligentes necesitan carreteras inteligentes. Hay en ese campo otro enorme foco de atención para el sector y algunos principios sobre los que se intensificará el debate. La idea que dio origen a la euro-viñeta (el que contamina paga y externalizar los costes internos) va a tener que completarse con la idea de que el que paga por utilizar las infraestructuras debe ver reflejada su aportación de manera mucho más nítida en las inversiones que se realizan en ellas.

Page | 7

Esta evolución tiene más piezas. La reciente aprobación del paquete de movilidad es otra de las más relevantes. Ha aportado novedades contra la competencia desleal en el sector que son fundamentales para mejorar las condiciones de trabajo, favorecen la seguridad vial y van a colocar a las empresas de transporte en mejor posición para cometer las transformaciones que se avecinan. Además, propicia y facilita el reciclaje y la formación permanente de profesionales que viven ya una auténtica revolución y que van a tener que gestionar realidades como la conducción autónoma.

Finalmente, y como tengo cinco minutos y hay que abrir el debate quiero destacar que la coyuntura en la que nos encontramos condiciona el ritmo de las transformaciones que estamos viviendo. La primera es, obviamente, el COVID y la pandemia que ha generado. Como hemos visto al principio, ha tenido una parte muy importante para el transporte. Ha vuelto a poner de relieve su carácter de sector estratégico. Y ha hecho mucho más conscientes a las personas de esta realidad. Pero como



contrapartida hemos descubierto algunas fragilidades en el diseño de nuestras infraestructuras y en nuestros esquemas institucionales que afectan de modo directo al sector y en consecuencia a un factor clave para nuestro modo de vida y nuestra economía como es la movilidad. Ha habido que establecer corredores verdes para garantizar el tránsito de bienes de primera necesidad. Hemos aprendido que tenemos mucho que hacer aún en libre movimiento de personas y mercancías en la UE.

Page | 8

La segunda cuestión es el Brexit, que va a impactar igualmente de lleno en los ritmos de la transformación de la que hablamos y en las posibilidades y abordarla con éxito. La incertidumbre que genera un posible no acuerdo y las futuras relaciones con el Reino Unido van a ser uno de los problemas más importantes que va a abordar la movilidad europea en muy breve plazo.

Este es el contexto y espero sus aportaciones con interés. Les agradezco su atención y, sobre todo, sus aportaciones. Siempre he creído que este tipo de relación estrecha con la realidad es la mejor herramienta para tratar de acertar con el trabajo de mediación entre distintos puntos de vista y conversión de la posición más equilibrada en una norma de convivencia que es, o debería de ser, la política. Eso se construye desde aquí. Por eso les agradezco la oportunidad que me ofrecen de escucharlos con la máxima atención y seguir aprendiendo de todas y todos ustedes.