

Economia

Polèmic increment de pes dels camions

Els carregadors reclamen elevar el límit dels vehicles pesants de les 40 a les 44 tones i així estalviar-se un 11%, però els transportistes pensen que els comportarà costos i cap guany

04/04/15 02:00 - BARCELONA - FRANCESC MUÑOZ

La nova frontera del sector de la logística és construir mitjans de transport cada cop més grans per moure més càrrega d'una tacada i reduir costos; portacontenidors gegants al mar i megacamions a la carretera. En aquest últim cas, però sense arribar als tràilers de 60 tones i més que funcionen en altres països, a Catalunya les empreses carregadores han emprès una batalla per incrementar el límit màxim dels camions articulats de les 40 a les 44 tones, com ja han fet alguns països europeus. Hi ha qui assenyalen un estalvi de prop de l'11%.

Però les associacions de transportistes no ho acaben de veure clar, perquè l'experiència els diu que acabar assumint els costos que comporta la mesura (com més pes, més desgast dels vehicles) i no veuran els beneficis. En tot això, el govern català va decidir fer una prova pilot i autoritzar durant 21 mesos la circulació de camions amb aquest nivell de càrrega. Hi van participar 552 transportistes i 3.236 vehicles, segons les dades facilitades pel Departament de Territori i Sostenibilitat. L'experiència va acabar el 30 de setembre passat i de moment no s'han fet públics els resultats: es tractava de mesurar l'impacte ambiental i en el trànsit, i els beneficis econòmics que podia comportar la mesura. En tot cas, el govern català recorda que és l'executiu estatal l'únic que pot modificar el reglament de vehicles, que recull el règim de pesos màxims. De moment no està previst.

Però la lectura que del desenvolupament d'aquesta prova fan els transportistes reflecteix molt bé el sentiment que impera en bona part del sector d'estar perdent, si més no, la batalla de la comunicació. D'entrada, recorden que es va fer sota l'auspici d'associacions de carregadors i grans grups industrials i que aquests van pressionar les companyies transportistes a participar amb l'amenaça de canviar de proveïdor. "Ens la van ficar amb calçador", es lamenta Sílvia Llobet, secretària general d'Asotrans, la patronal sectorial de Lleida que té la presidència de la confederació catalana, Cetcat. Llobet es queixa que la Generalitat "fes el joc" als carregadors i que no extremés les exigències tècniques que han de tenir els camions que podien participar en la prova. Per als empresaris del transport el balanç és clar. "El 80% no està d'acord amb la mesura", diu Llobet a partir de les enquestes que van dur a terme entre els associats. Aquestes dades són contestades des d'associacions com ara Aecoc, que reuneix les principals firmes de gran consum: segons estimacions pròpies el 80% dels transportistes veuen bé el canvi.

Des d'un altre àmbit, grans indústries com ara La Farga, fabricant de coure, asseguren que negar-s'hi és anar en contra del progrés del transport. "Per fer competitives les empreses, disminuir el cost del transport és fonamental. No hi ha cap motiu tècnic per negar-s'hi: els camions han evolucionat i les carreteres també, únicament s'hi podria oposar el sector amb l'argument que això generaria pèrdues de llocs de treball, però això és anar en contra del progrés i la competitivitat del país. Ja hi ha molts països que ho han autoritzat i si ens hi neguem serem menys competitius i al final hi haurà menys feina per al sector del transport", diu Oriol Guixà, conseller delegat del grup de les Masies de Voltregà.

Certament, la prova pilot es va desenvolupar en un moment en què la crisi havia deixat molts camions aturats, i elevar el límit de càrrega significava que calien menys camioners per al mateix volum magre de mercaderies. "Mirava l'aparcament i estava ple, en canvi ens obligaven a pujar més mercaderia als camions que circulaven", hi afegeix Llobet.

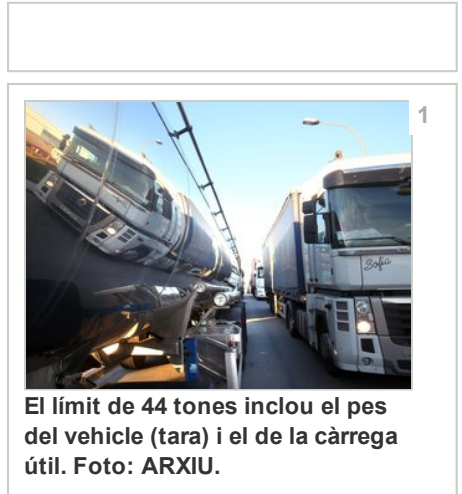
Pimec qualifica la mesura de positiva per a tothom, però entén la prevenció dels transportistes. "Els carregadors poden tenir la temptació de collar el sector, posant més càrrega al mateix preu", afirma Ignasi Sayol, cap de la nova sectorial de logística. De fet, Asotrans denuncia que això és el que va succeir durant el període experimental.

Sayol pensa que per superar aquestes reticències cal assegurar que els perjudicis i beneficis es reparteixin amb justícia. D'acord amb les especificacions tècniques dels fabricants, la majoria dels camions articulats que circulen a Catalunya estan en condicions de portar més pes, però el desgast del vehicle augmenta, l'amortització puja i el cost operatiu per viatge també. L'Institut Cerdà defensa que l'aplicació de la mesura es faci de forma concertada amb els sectors, segons diu Marc Iglesias, de la divisió de transport i logística.

Però per l'associació per a la Promoció del Transport Públic (PTP), membre de la plataforma europea Transport & Environment (T&E), a favor que la UE tingui una política de transports sostenible, la mesura "és un marró que es menjarà la societat perquè els carregadors vagin millor", afirma Pau Noy, responsable de relacions internacionals. Noy fa referència a l'accidentalitat i gravetat dels sinistres, que estan en relació amb el tonatge dels vehicles, i també al càstig de les infraestructures, que a falta d'instruments per internalitzar aquests costos acabaran assumint els contribuents. Iglesias recorda que els vehicles pesants són els principals responsables del desgast del ferm i que l'impacte depèn del pes que transporten.

D'altra banda, hi ha els costos mediambientals. En principi hi hauria menys camions, per tant, menys contaminació, però T&N pensa que augmentarà la demanda de transport per carretera en un moment en què Europa ha fet una aposta pel tren. "La solució és apostar pel ferrocarril, que és més eficient", diu Noy.

L'Institut Cerdà és més favorable a no focalitzar el debat entre la carretera i el tren. "El ferrocarril ha de trobar la seva pròpia competitivitat i no limitar altres modes", diu Iglesias, si bé reconeix que el camió no internalitza costos que el tren sí que internalitza.



El límit de 44 tones inclou el pes del vehicle (tara) i el de la càrrega útil. Foto: ARXIU.

És un sidral que es menjarà la societat perquè els carregadors vagin millor
Si ens hi neguem serem menys competitius i hi haurà menys feina per al transport
És radicalment fals que els transportistes hi estiguem a favor, la majoria la rebutja

Darrera actualització (Dissabte, 4 d'abril del 2015 02:00)

Publicat a

L'econòmic 04-04-2015 Pàgina 21

DESA LA NOTÍCIA A:

Des del **registre** pots veure i gestionar totes les notícies desades i de les que en fas seguiment.