

¿Quién conducirá las 44 toneladas?

Hagamos un ejercicio colectivo de imaginación. Imaginemos que las empresas transportistas deciden qué tamaño deben tener los centros comerciales, la altura de los lineales donde se muestran los productos o la capacidad de los carros que empujan los clientes. Resultaría extraño, ¿verdad? Pues esto es lo que está sucediendo, pero a la inversa: los representantes de los cargadores están intentando regular cómo han de ser los camiones. Pero parece que esto no le llama la atención a nadie.

Es de justicia respetar las inversiones realizadas por las empresas de transporte de mercancías por carretera al amparo de un marco regulatorio que ahora no se puede pretender cambiar de la noche a la mañana, sin tener en cuenta los efectos sobre dichas inversiones, por no hablar de la seguridad vial, el consumo de combustible o las barreras a la intermodalidad que estas modificaciones pueden acarrear.

Resulta llamativo esta insistencia en el hecho de que un camión pueda ser 50 cm. más alto o cargar 4 toneladas más, mientras se sigue dejando al margen un problema tan grave como la escasez de nuevas vocaciones de conductor profesional. Una espada de Damocles que lleva años amenazando al sector y que puede provocar que los flujos de mercancías se vean muy perjudicados. Una escasez que tiene mucho que ver, entre otras causas, con el trato que reciben estos conductores en las áreas de carga y descarga, muchas de las cuales no disponen de las medidas de higiene y confort básicas para que los transportistas puedan usarlas mientras esperan al fin de esas tareas o para que los camiones puedan estar aparcados mientras se les asigna muelle, en lugar de estar en cualquier calle cercana del polígono industrial de turno, al sol en verano y al frío en invierno, sin saber cuánto tiempo más falta para ser llamado.

Si no se ataja la escasez de conductores, en la próxima década perderemos más de un tercio de nuestras plantillas, por simple cues-



RAMÓN VALDIVIA
Director General
de ASTIC

tión de edad, en tanto que se prevé que la demanda de movimiento de mercancías crezca un 30% en ese mismo periodo. Esto tendrá consecuencias muy negativas, como el aumento de los costes y, por tanto, del precio final de los productos e, incluso, desabastecimientos. Una situación que, a raíz del Brexit y la pandemia, ya están viviendo en el Reino Unido, donde necesitan entre 85.000 y 100.000 chóferes.

Las empresas transportistas queremos hacer cada vez más sostenible, competitiva y rentable nuestra actividad. Y seguramente aumentar las dimensiones de los vehículos es una medida interesante a explorar. Por eso, quizá sea el momento de plantear que configuraciones como los megacamiones y los duotrailers puedan circular no solo por las carreteras españolas, sino en rutas internacionales. Estos últimos, que pueden llegar a transportar hasta 70 toneladas, permiten un considerable ahorro en combustible por cada ton.km producida, lo que les hace más sostenibles y, además, el impacto en la carretera es menor ya que disponen de más ejes y el peso de la carga se reparte mejor.

“Se sigue dejando al margen un problema tan grave como el de la escasez de nuevas vocaciones de conductor profesional”.

Sin embargo, subir la altura de los camiones medio metro es más problemático desde el punto de vista medioambiental, de seguridad vial y de estiba pero, al igual que pasa con el incremento de las toneladas, podría tener solución técnica. Una vez alcanzada, los transportistas se plantearían entre todas las opciones posibles, ésta incluida, cuál les encaja mejor. Eso sí, es imprescindible una armonización regulatoria en la UE para que las empresas no se topen con que el camión que es válido en España es “ilegal” en países como Alemania o Francia.