



L'augment de la capacitat de càrrega dels camions fins a les 44 tones i un pla de suport al transport són eines de competitivitat industrial

- La Cambra de Comerç de Barcelona, a proposta de les seves Comissions d'Indústria i d'Infraestructures i Transports, ha adoptat aquest posicionament conjunt en considerar aquestes dues mesures d'interès general.
- L'assoliment d'un consens mínim entre transportistes i carregadors amb la facilitació de les administracions públiques és indispensable per a la posada en marxa d'aquestes mesures.

Barcelona, 7 de febrer de 2016.— La Cambra de Comerç de Barcelona demana a les autoritats competents (Ministeri d'Interior i Ministeri de Foment) **l'augment de les capacitats de càrrega fins a les 44 tones** a aquells vehicles de transport de mercaderies per carretera que compleixin els requisits establerts. De la mateixa manera, demana l'impuls d'un **pla transitori d'acompanyament que faciliti a les empreses del sector del transport la seva reorganització i l'adaptació tècnica dels vehicles al nou marc regulador.**

Beneficis mediambientals i per a la competitivitat de la indústria

L'augment de les masses i dimensions dels vehicles pesants pot generar **beneficis per la reducció de la intensitat del trànsit, l'estalvi energètic, la disminució d'emissions i els menors costos en l'activitat del transport**, de gran importància en el desenvolupament de les cadenes logístiques.

La logística és un component determinant del cost dels productes, ja que pot anar des del 15% en el cas del es begudes, al 10% en el cas de la metal·lúrgia o el 5,8% en la construcció. De fet, més productivitat al transport significa més activitat de transport per carretera. No només perquè augmenti l'activitat productiva sinó perquè la fa més competitiva respecte d'altres modalitats i, també, **evita una situació de desavantatge respecte de la resta de països de la UE que ja tenen autoritzat l'augment de càrrega**, tant pel que fa als carregadors com als transportistes, que poden veure com els centres logístics i la contractació del transport es deslocalitza.

La circulació generalitzada de vehicles de mercaderies de 44 tones de massa en càrrega està autoritzada internament a països com França, Itàlia, Bèlgica, Regne Unit, Holanda o, més recentment, Portugal. Per tant, ajornar la seva aplicació suposa per al mercat intern una desavantatge que penalitza el preu dels productes a través del cost del transport.

A Catalunya, **els resultats positius de la prova pilot de 21 mesos impulsada per la Generalitat entre el desembre de 2012 i el setembre de 2014 confirmen l'interès de l'aposta selectiva per les 44 tones**, ja que es va constatar un impacte favorable des del punt de vista de la sostenibilitat



mediambiental i de la productivitat del sector logístic i de l'economia en el seu conjunt. De la mateixa manera, aquesta prova pilot va posar de manifest la limitació de l'abast de la mesura, que **només va tenir efectes sobre un 23% de les mercaderies transportades internament a Catalunya** (perquè en van quedar fora explícitament les mercaderies perilloses i perquè no té sentit per a les mercaderies "lleugeres", que es veuen afectades per les limitacions de longitud, no de massa).

Pla d'acompanyament transitori per a facilitar l'adaptació del sector del transport

Atès que l'aprovació i aplicació de la mesura té una afectació directa en el sector del transport, caldria impulsar **un pla d'acompanyament transitori que facilités la reestructuració de les empreses i l'adaptació tècnica dels vehicles que ho necessitessin**, evitant un agreujament de la seva situació econòmica i financera.

La clau per a la posada en marxa de mesures d'aquesta naturalesa és assolir un **consens mínim entre transportistes i carregadors i evitar les imposicions d'un sector sobre l'altre**, aprofitant que ambdues parts han reprès el diàleg bilateral directe i estan explorant les possibilitats d'arribar a nous acords al llarg de 2016.



<http://premsa.cambrabcn.org>



@presscambrabcn #Cambrabcn