



El transporte de mercancías por carretera acoge con cautela los cambios en la Ley de Tráfico

La comisión de Interior del Congreso de los Diputados aprobaba hace unos días las modificaciones a la Ley de Tráfico vigente, que incluye varios puntos específicos directamente ligados a la actividad del transporte de mercancías por carretera. Entre ellos, destacan la obligación de instalar alcoholímetros antiarranque en los vehículos de mercancías y el desarrollo de un sistema online para que las empresas de transporte puedan conocer si los conductores cumplen con los requisitos para realizar su actividad. Las asociaciones del sector han acogido estas iniciativas con optimismo, aunque aún perciben lagunas y prefieren mantenerse prudentes sobre la valoración de las mismas hasta conocer el detalle.

La nueva normativa, que ahora debe ratificarse en el Senado y volver al Congreso, contempla implantar de forma obligatoria los alcoholímetros antiarranque a partir de julio de 2022. Estos dispositivos impedirían poner en

marcha el motor del vehículo si el conductor supera el límite legal de alcohol en sangre para conducir. esta medida fue demandada por la Confederación Española de Transporte de Mercancías (CETM) para que se hiciera efectiva incluso en las empresas y las revisiones periódicas de los vehículos. Ahora bien, desde Fenadismer «lo consideramos positivamente, aunque echamos en falta que dicha obligación se hubiera hecho extensiva a toda la categoría de vehículos, tanto transporte ligero como turismos». Esta asociación recuerda que la aplicación práctica dependerá también de la diferencia de tasas permitidas, dependiendo de si el vehículo transporta o no mercancías peligrosas.

Desde la Asociación de Transporte Internacional por Carretera (Astic), su director técnico, José Manuel Pardo, asegura que están abiertos a apoyar «cualquier medida razonable que pueda reducir la conducción bajo la influencia del alcohol», aunque reconoce que ve «dudoso» el sistema de alcoholímetros antiarranque. «¿Por qué precisamente para conductores profesionales? Normalmente el consumo de alcohol se relaciona más con el ocio, no con la actividad profesional», se pregunta. Además, desde la asociación perciben la fecha como «demasiado cercana» y dudan de su llegada qué a vehículos como los VTC, las motocicletas de repartidores o las furgonetas. «Todo parece indicar que quedarán exentos de la instalación de esos dispositivos», concluye José Manuel Pardo.

En cuanto al sistema online, no sería necesario el consentimiento del conductor para que la empresa de transportes consultara si posee licencia, si ha perdido puntos del carnet de circulación y conociera si su situación legal le capacita para poder conducir vehículos de mercancías. «Parece de toda justicia que, si la empresa se responsabiliza de que el conductor está habilitado para la conducción, tenga algún medio para comprobarlo que no dependa de la voluntad del conductor», valora Pardo (Astic). Esta reivindicación se califica desde Fenadismer como histórica del sector, «teniendo en cuenta que la responsabilidad derivada de la conducción bajo los efectos del alcohol o drogas recae, en última instancia, en la empresa titular del vehículo».

SE REDUCE A DOS AÑOS EL PLAZO PARA RECUPERAR LOS PUNTOS PERDIDOS

Entre las nuevas modificaciones en la Ley de Tráfico, se incluye la unificación a dos años del plazo para recuperar los puntos perdidos del permiso de conducir. Previamente, se situaba en dos años para sanciones graves y en tres para muy graves. Su recuperación está supeditada a la realización de un curso de conducción eficiente y segura, que ya se incluía en la normativa original. Fenadismer considera positiva esta unificación, pero «insistimos en la necesidad de que, en el caso de los conductores profesionales, se convaliden estos cursos con los relativos al certificado de aptitud profesional y al permiso de transporte de mercancías peligrosas», comenta su secretario general, Juan José Gil.

La nueva normativa en trámite también prevé la eliminación de seis puntos del carnet si se excede en más del 50% los tiempos de conducción o en menos del 50% los tiempos de descanso para transporte terrestre, así como la introducción entre las sanciones muy graves el incumplimiento de los mencionados cursos de conducción segura y eficiente o la violación de las restricciones de circulación en zonas de bajas emisiones. A juicio de Fenadismer, estas cuestiones cobran cada vez más relevancia, pero advierten de los «riesgos de que las políticas vayan por delante de lo que el desarrollo tecnológico pueda ofrecer en el mercado de venta de vehículos» y, de este forma, eso pueda tensionar la cadena de suministro.