

OPINIÓN



GNL, el nuevo combustible marino. La patronal Gasnam organizó el 22 de abril una jornada en el marco de Sinaval para poner de relieve las ventajas del GNL en el ámbito marítimo, "la mejor opción" de futuro para afrontar la normativa del azufre. Actualmente, hay 5 buques de nueva construcción con estos motores en los astilleros españoles.

TRIBUNA LIBRE



Fco. Fdez. Sasiaín

Nueva era en estiba y sujeción

El futuro de la estiba y sujeción de cargas en los vehículos de carretera que circulan por la UE estará marcado por una legislación armonizada derivada de la Directiva 2014/47/UE.

A día de hoy, los reglamentos de circulación de la mayoría de países europeos cuentan con redacciones muy parcas en esta materia. Son excepciones Alemania, Bielorrusia, Luxemburgo, República Checa y Suecia; que si bien hacen referencia a normas técnicas (VDI 2700, Código CTU y EN 12195-1, etc.), no lo hacen de forma armonizada. Sirva como ejemplo el Reglamento General de Circulación en España, que en su artículo 14 indica que "la carga debe estar dispuesta y, si fuera necesario, sujeta de tal forma que no pueda desplazarse o caer del vehículo", pero no hace mención alguna a una norma técnica de referencia. Entonces, ¿cómo es posible determinar si una carga está correcta o incorrectamente estibada y sujeta en un vehículo?

Esta incertidumbre desaparecerá en un futuro próximo, ya que la nueva Directiva disipa cualquier duda al respecto y plantea una normativa armonizada en la UE. En el "considerando" de la citada legislación se hacen las siguientes

menciones:

"La sujeción de la carga es fundamental para la seguridad vial. Por ello, la carga debe sujetarse de forma que resista cualquier aceleración que se produzca mientras circula el vehículo. Por motivos prácticos, deben tomarse las fuerzas generadas por dichas aceleraciones como valores límite a partir de las normas europeas. El personal que participe en las inspecciones de la sujeción de la carga debe poseer la formación adecuada".

"Todas las partes implicadas en el proceso logístico, incluidos empaquetadores, cargadores, empresas de transporte, operadores y conductores, desempeñan un cometido a la hora de velar por que la carga vaya adecuadamente empaquetada y cargada en un vehículo apropiado".

Esto denota una preocupación por la seguridad vial que se reflejará, dentro de pocos años, en un control exhaustivo sobre la estiba y sujeción de cargas, que hasta la fecha no se ha realizado en España. El ámbito de aplicación de la normativa afectará a la mayoría de vehículos comerciales que transportan mercancías, exceptuando los vehículos ligeros.

El artículo 13, además, indica que durante una inspección en carrete-

ra se podrá someter el vehículo a una inspección de la sujeción de su carga de acuerdo con lo dispuesto en el anexo III de la Directiva, a fin de comprobar que la carga está sujeta de forma que no interfiera con la conducción segura, ni suponga un riesgo para la vida, la salud, la propiedad o el medio ambiente. Es por tanto el anexo III, el que delimita si una carga está o no correctamente estibada y sujeta. La novedad, y lo más importante que incluye este anexo, es que hace referencia a todas las normas técnicas que deben ser tenidas en cuenta en la estiba y sujeción de la carga, destacando la EN 12195-1 relativa al cálculo de las fuerzas de amarre. Por tanto, la estiba y sujeción dejarán de ser elementos subjetivos a criterio de cargadores y porteadores, ya que se deberán regir por unos principios técnicos objetivos. Los vehículos serán inspeccionados y las empresas serán sancionadas en caso de no haber aplicado una buena praxis.

Los Estados miembros deben adoptar y publicar, a más tardar el 20 de mayo de 2017, las disposiciones legales, reglamentarias y administrativas necesarias para cumplir la Directiva y aplicarán dichas disposiciones a partir del 20 de mayo de 2018.

Se avecina, por tanto, una nueva era en la estiba y sujeción de carga en los vehículos, que requerirá una formación y unos procedimientos adecuados que, a día de hoy, solo existen en contadas empresas.

Francisco Fernández Sasiaín es director de Operaciones de Progeco Vigo y docente universitario

MUTATIS MUTANDIS



José Manuel Vassallo

La integración de las redes de transporte en Europa será sin duda clave para el desarrollo de todos

Redes Transeuropeas

El Tratado de Maastrich firmado en 1992 dio el pistoletazo de salida a la política de Redes Transeuropeas con la finalidad, por una parte, de dotar a la UE de la adecuada interconexión e interoperabilidad entre las infraestructuras de los Estados miembros y, por otra, de mejorar el acceso a las regiones periféricas. Esta red contribuiría a fomentar el mercado interior en Europa, así como a mejorar la posición de las regiones más alejadas del centro de Europa. Desde un principio la política de Redes Transeuropeas no quiso alterar la soberanía de los Estados miembros sobre las infraestructuras. Para incentivar a los países a llevar a cabo infraestructuras de interés comunitario, la UE estableció medidas de apoyo financiero a los proyectos incluidos dentro de las redes -especialmente aquellos proyectos definidos como prioritarios- bien mediante instrumentos a fondo perdido (Fondos FEDER, Fondos de Cohesión y línea TEN) o bien mediante préstamos del BEI.

Tras más de veinte años de aplicación, el éxito de esta política ha sido menor al esperado, debido sobre todo a la resistencia de los Estados miembros a anteponer el interés europeo al interés nacional; y a la falta de atractivo de las ayudas europeas, especialmente en los países no elegibles para los fondos estructurales.

En la última revisión de la política de Redes Transeuropeas se han introducido algunos cambios a fin de superar estos obstáculos. Por una parte, los proyectos prioritarios se han sustituido por una Red Principal o Core Network compuesta de nueve corredores interconectados entre sí. Por otra parte, se ha creado un instrumento financiero denominado: "Connecting Europe Facility" a fin de dar un mayor apoyo a la finalización de los corredores en el tiempo previsto. Recientemente, España acaba de solicitar 1.900 millones de euros a través de este mecanismo destinados a mejorar su infraestructura, especialmente accesos ferroviarios a los puertos.

La integración de las redes de transporte en Europa será sin duda clave para el desarrollo de todos. La nueva revisión de la política de redes supone un nuevo intento de dar un paso adelante en esta materia, aunque los corredores seleccionados y las ayudas financieras propuestas parecen todavía insuficientes.

jvassallo@caminos.upm.es