

El acuerdo sobre el Reglamento 3820/85 no satisface al sector

El nuevo Reglamento reduce la flexibilidad de los descansos y limita a 56 horas máximas de conducción a la semana, por lo que los profesionales podrán conducir un máximo de 56 horas a la semana, sin superar las 90 horas cada dos semanas, debiendo disponer de 9 horas diarias consecutivas de descanso, según el acuerdo al que han llegado el Parlamento Europeo y los Estados Miembros.

Toda esta complejidad de reglamento de tiempos de conducción y descanso debemos encajarla con los tiempos de conducción que estamos obligados a cumplir en el transporte de animales, sea el caso por ejemplo del porcino: 24 horas de viaje con un descanso de otras 24 horas en un punto de parada donde se descargan y vuelven a cargar los animales para volver a continuar transportándolos. En el caso de animales jóvenes, se pueden transportar durante 9 horas con 1 hora de parada donde se les abreva, alimenta y chequea a dichos animales para continuar con otras 9 horas de viaje, volviendo a parar el vehículo en un punto de parada, dejándolo descansar 24 horas para darles de comer, beber y atender los animales y poder continuar después el viaje. Si hablamos de vacuno y ovino, podemos transportarlos durante 14 horas seguidas con 1 hora de descanso donde se chequea, abreva y alimenta a los animales para continuar durante otras 14 horas de viaje y una vez finalizadas, descargar los animales 24 horas donde se les alimenta, inspecciona y abreva para posteriormente, si no se ha llegado a destino final, poder continuar el viaje.

Dificultad en el ajuste

Todo ello se complica enormemente y tendríamos que convertirnos en unos matemáticos puros incluso con posibilidad de acceder al premio Nobel de Ciencias para intentar encajar la obligatoriedad de transportar animales durante estos ciclos junto con los tiempos de viaje a los que nos obliga la reforma del Reglamento europeo 3820/85 sobre tiempos de conducción y descanso, que será refrendada en este mes de enero.

La reforma del Reglamento mantendrá el límite de 90 horas de conducción cada dos semanas, pero reduce la flexibilidad al imponer también un límite semanal de 56 horas de conducción. Además de un límite de 60 horas semanales de trabajo (contando otras labores, como la carga y la descarga). El tiempo de descanso diario continuado obligatorio se amplía hasta 9 horas en lugar de las 8 actuales.

Se limita a 6 los periodos consecutivos de conducción, que podrán ser 2 de 10 horas y 4 de 9 horas, de esta forma se obliga a los conductores de camiones a descansar 1 de cada 7 días en lugar de las 12 jornadas consecutivas en las que se puede trabajar actualmente. El descanso deberá ser de 11 horas consecutivas o de 12 si se realiza en dos partes, que deberán ser obligatoriamente de 3 y 9 horas. Aunque la opción del descanso partido sólo podrá utilizarse 3 días a la semana.

Además los conductores deberán disponer de 45 horas continuadas de descanso cada dos semanas, algo que no recoge la normativa de la mayoría de los Estados Miembros.

Descoordinación entre administraciones

La Asociación Española de Transportistas de Animales (ANTA) ha expresado su enérgica protesta, no por las actuaciones que se reflejan en el Reglamento, sino más bien por la descoordinación existente al no tener en cuenta ni el Ministerio de Fomento, ni el Parlamento Europeo, ni la Comisión la armonización entre los tiempos que deben cumplir los conductores y los tiempos que deben cumplir los animales. Son ya innumerables los escritos y las notas de prensa que hemos hecho a este respecto. Hemos reclamado que el transporte de animales se trate como tal y como algo específico ya que debemos cumplir al 100% como todos los transportistas las normas dictadas en materia de seguridad vial y de transporte terrestres pero al igual que otro tipo de transportes, se debería adaptar los Reglamentos, Directivas, Reales Decretos, Ordenes, etc.

A nuestra problemática específica, se une el hecho de que nuestra mercancía es viva, y es necesario que se comprenda que no tiene nada que ver con otro tipo de mercancía inerte transportada. Por otro lado, la normativa actual es ya de por sí suficientemente estricta y lo que debemos hacer es vigilar su cumplimiento, dar otra vuelta de tuerca no consigue mejorar la situación actual y no pasa por mejorar la seguridad vial.

Además España tiene una problemática distinta, somos un país tanto exportador como importador y nuestra condición de país periférico nos hace disminuir la competencia respecto a otros países, por lo que la reducción de la flexibilidad de horarios no va a beneficiar al transporte español de animales. ● **Alberto Herranz. Secretario General de la Asociación Española de Transportistas de Animales (ANTA).**