

REPORTAJE

Feditrans Bizkaia

El megacamión

Pedro Fernández es el responsable de la primera empresa de transporte que ha optado por un megacamión para hacer un recorrido circular de casi 500 kilómetros con cinco paradas. Una ruta ambiciosa y, sobre todo, llena de burocracia.

Texto: **Raquel Arias** Fotos: **TRUCK / Seavisual**



Dos años después de su aprobación, los megacamiones (o megas) empiezan a estar presentes, de forma tímida, en las carreteras españolas. Algunas empresas se han

aventurado a ofrecer rutas con camiones de 60 toneladas y 25,25 metros, en vista de las ventajas medioambientales que dan. Una de estas empresas es Feditrans Bizkaia, ubicada en el País Vasco y que hace un recorrido circular, pasando por cinco provincias, en horario nocturno, todos los días de la semana.

Su gerente, Pedro Fernández, nos explica cómo empezó todo: "la idea nace cuando vi en la revista TRUCK que el proyecto se iba a aprobar en diciembre de 2015. Me interesó mucho y me informé de la normativa y requisitos. Pero cuando, en abril de 2016, vimos circular el primero fue cuando me puse manos a la obra. Se lo fui proponiendo a distin-



vasco



Pedro Fernández es el gerente de Feditrans y responsable de la ruta circular en el norte de España.



tos clientes, y al final, de la mano del gerente de uno de ellos (en este caso, Dachser), nos pusimos manos a la obra. Al final, conseguimos hacernos con una ruta viable y rentable, porque no todas las rutas lo son. Hasta que con-

"Poner un megacamión en ruta nos ha llevado dos años de trabajo"

seguimos dar con la ruta y ponernos manos a la obra a pedir precios, plazos de entregas y demás, nos ha llevado mucho tiempo. Pero desde que cerramos ruta, precios e hicimos los pedidos, nos

ha llevado cerca de un año. Han tardado más los permisos que entregarme los vehículos" explica.

Más que los problemas técnicos, las empresas de transporte aseguran que lo peor son las trabas burocráticas. En el caso de Feditrans, han pasado casi dos años desde que decidió iniciarse en esta aventura. Eso, sin contar con la inversión financiera: "Para una

Las empresas de transporte lamentan las trabas que ponen las distintas administraciones para los permisos de megacamiones.



multinacional que, al final, son las que han comprado megacamiones, son grandes empresas que, si el proyecto les sale mal, no les va a suponer mucho sacrificio económico. Si me sale mal a mí, el sacrificio económico me puede llevar, no sé si a un cierre, pero sí a plantearme otra estrategia de supervivencia."

Ruta circular

La ruta que hace Feditrans todos los días comprende cinco paradas y pasar por tres comunidades autónomas distintas (País Vasco, Navarra y Cantabria). "Todavía estamos en proceso de adaptación porque no es un trayecto que va del punto A al B: es una ruta que tiene cinco paradas y, de momento, la estamos intentando adaptar para que la termine haciendo un solo chófer. De momento, estamos mandando dos (el conductor y otro de supervisión) por si sucede algún problema porque, al final, tengo que dar el servicio al cliente. En un futuro no muy lejano, es una ruta para que la haga un solo chófer."

El modelo de megacamión que ha adquirido la empresa es un poco más complicado que el convencional con dolly: "lo nuestro es un link tráiler, un chasis al que le cargamos un swap body. Por lo tanto, tiene que hacer muchas más maniobras que un megacamión convencional."

Y ¿cómo se hace un trabajo de estas características cuando se es de los primeros en arriesgarse a hacerlo? Según Pedro, "somos pioneros en el megacamión: no hay nadie que dé cursos de formación en esto. Vamos aprendiendo mucho sobre la marcha. Si pidiésemos otro link tráiler, lo pediríamos con muchas mejoras y muchos cambios, porque ha sido el primer link tráiler para swap body

que ha fabricado el carrocerero Lecitrailer. Ha venido con elementos que hemos tenido que reformar sobre la marcha. También hemos pecado de novatos al comprar las cabezas tractoras: las teníamos que haber elegido con suspensión neumática delantera y no normal, como las elegimos. Pero las hemos conseguido adaptar y lo estamos sacando adelante. Lo que sí es cierto es que el próximo que estamos pensando lo vamos a pedir muy mejorado."

Su cliente, Dascher (la antigua Azkar) es quien ha apostado por el megacamión y que

va de la mano con Feditrans: "el cliente está muy contento porque, de sacar uno o dos camiones, ha conseguido sacar beneficio porque, al final, estamos sacando muchos camiones con muchos swaps. Ha creado un sistema en el cual se ha conseguido abaratar mucho. Y los siguientes megas que tenemos previsto implantar, también serían para ellos, porque Dachser está muy mentalizado en cambiar todo el sistema de transporte: quiere implantar cosas nuevas. Yo soy proveedor de hace muchos años de Dachser

"Han tardado más en llegar los permisos que en entregarme los vehículos"

Feditrans es una empresa joven, formada por gente muy preparada y con muchas ganas en hacer cosas distintas, según Pedro Fernández. (Foto: www.seavisual.com)





"En teoría, la Administración apoya las inversiones para luchar contra la contaminación, pero luego, en la práctica, eso no es así" asegura el gerente de Feditrans.

y me he subido al carro a implantar cosas innovadoras, distintas. Porque si seguimos por el mismo camino, vamos a seguir siendo una empresa más del mercado, y hay que entrar a pelear en precios y en peleas que preferiría no entrar. Al final, me faltaba ese cliente que quisiese apostar por ello, y lo he conseguido. Que conste que se lo sigo ofreciendo al resto de clientes, pero me contestan con evasivas. No me encuentro con ningún cliente que me plantee la posibilidad de optar por rutas que acepten megacamiones. Sí me encuentro con mucho

"Somos pioneros en el megacamión: no hay nadie que dé cursos de formación en esto"

cliente que me pide el tráiler convencional, y apretándome el precio. Y eso, al final, me da pereza. También huyo de los tender, creo que no he hecho un tender en mi vida."

Miles de permisos

¿Estar en otra parte de España (sin estos problemas de las competencias de tráfico transferidas) sería más fácil para trabajar con un mega? Pedro contesta que "me imagino que tendríamos bastantes menos problemas si nuestra empresa estuviera domiciliada en Zaragoza, pero creo que tendríamos los mismos problemas si hubiésemos sido los primeros en pedir un permiso allí. Habría que preguntarle al primero que pidió un per-

RUTA COMPLETA Y CONSUMOS

Tramo	Consumos (litros/100 Km)
Bilbao-San Sebastián	34,7
San Sebastián-Bilbao	49,2
Bilbao-Santander	45
Santander-Vitoria	49,9
Vitoria-Lasarte	37,2
Lasarte-Bilbao	27,5 (camión convencional)
Total kilómetros	489

miso en Zaragoza cuánto tiempo tardó en conseguirlo. De hecho, la normativa se aprueba en diciembre y el primer megacamión empieza a circular en abril. Son cuatro meses de diferencia."

Para esta empresa vasca, los funcionarios que trabajan en dar permisos de tráfico "deberían salir más de los despachos y enterarse un poco más de la vida real. Entiendo que los megas, poco a poco, se irán normalizando y no tengamos ni tan siquiera que pedir permisos. Y lo quieren quitar de la tipología de permiso especial y pasarlo a algo convencional."

Cuando se aprobó el megacamión en España, la Dirección General de Tráfico lo ensalzó como una forma de contaminar menos (dos megas transportan lo mismo que tres camiones convencionales). Pero la realidad es otra: "Lo que no entiendo que es presionan mucho por el tema de la contaminación (no yo, todas las administraciones de España). Todas quieren contaminar menos. Pero tú presentas un proyecto para contaminar menos y no es normal que tarde cuatro meses en darle apto. Algo tienen que hacer los políticos con los funcionarios que tienen que dar esos permisos para que esto sea mucho más rápido y ágil. A esto hay que sumar que la in-



De momento, la ruta la hace un conductor y otro de refuerzo, pero esperan que pronto el segundo chófer no sea necesario.



versión que está haciendo una empresa para contaminar menos es brutal. Yo he tenido que invertir 250.000 euros para implantar una ruta con megacamión. Para el servicio que yo doy a mis clientes, tengo que tener siempre plan B. Por eso he tenido que comprar dos cabezas tractoras homologadas para 60 toneladas, por si una falla.”

El hecho de que los megacamiones en España necesiten un permiso de transporte especial es, para Pedro Fernández, un hándicap a la hora de optar por esta solución: “creo que las administraciones tardarían menos y se normalizaría mucho más si directamente hicieran un listado de polígonos a los que se puede o no se puede entrar. Pero pedir permiso en cada comunidad para explicar por dónde se pasa no le veo sentido. En realidad, el problema está en a dónde vas. El punto final es el importante. El por dónde vas, está claro que tiene que ser por una autopista. Y España entera está llena de autopistas y autovías. Todas las agencias de transporte y zonas de carga y descarga están posicionadas en polígonos industriales grandes, amplios, a los que se puede acceder perfectamente con un megacamión.”

¿Y los conductores, qué dicen? “Tengo gente muy valiente” asegura Pedro. “El que lo está haciendo ahora mismo, el primer día (montamos un gran despliegue, íbamos entre 8 y 10 personas, entre coches, furgonetas, otras cabezas) ...me sorprendió la va-

“Tipificar el megacamión como transporte especial es un hándicap a la hora de usarlo”



El recorrido del megacamión se hace de noche, lo que supone una ventaja porque el tráfico es escaso en las carreteras vascas.



Antes de meterse en el proyecto del megacamión, la empresa estudió las rutas y los puntos de descarga, para poder ofrecérselo al cliente. (Foto: www.seavisual.com)

lentía del chófer. Cuando llegamos al primer punto, Bilbao, vi que quería hacer la maniobra sin desenganchar nada. A día de hoy ya lo ha conseguido. Me dice que a veces tarda cuatro minutos, pero otros días tarda 15. El conductor cobra un extra por hacer este tra-

bajo, pero tiene que respetar el tacógrafo igual que si condujera un vehículo convencional. Ahora mismo van dos conductores, pero el segundo es de apoyo por si pasara cualquier cosa. Pero, a no tardar, lo hará uno solo.” **TRUCK**



PETRONAS

**NO DEJE QUE SU
NEGOCIO SE LE ESCAPE.**

**USE EL LUBRICANTE
CORRECTO.**



**PETRONAS
Urania**

**KEEPS YOUR
BUSINESS MOVING.**

PETRONAS Urania con ViscGuard™
Controla la acumulación de depósitos
en el motor para prolongar su vida útil.

Con PETRONAS Urania, sus camiones estarán más tiempo en carretera y funcionarán de forma más eficaz durante más tiempo. PETRONAS Urania está formulado con tecnología ViscGuard™ que protege eficazmente contra la acumulación de depósitos, evitando el desgaste por abrasión y la oxidación para mantener una viscosidad óptima del aceite. La nueva gama PETRONAS Urania con ViscGuard™ alarga la vida del motor y reduce el coste total de la propiedad, ayudándole a mantener los compromisos con sus clientes día tras día.



www.pli-petronas.com