



El rediseño de las cabinas de los vehículos industriales continúa generando el debate entre los actores de la industria y la Unión Europea, que ha reducido las imposiciones previstas con demasiada premura.

El camión del futuro según Walmart

Ante la presión de varios fabricantes, [la nueva normativa planteada desde la Unión Europea](#) para introducir cambios en las estructuras aerodinámicas de los vehículos industriales **se retrasará hasta 2019**

Con esta nueva ley europea se pretende reducir las emisiones y el consumo de combustible en el transporte de mercancías de mercancías por carretera, **así como la siniestralidad en las vías.**

No obstante, los legisladores de la Unión Europea acordaron el pasado miércoles 10 de diciembre aplazar su implantación, **establecida en un principio para 2017**, hasta el horizonte de 2019.

Además, al menos para esta fecha, los nuevos diseños propuestos para las cabinas ya no serán obligatorios, como solicitaba el Parlamento, **si no solo voluntarios..**

Oposición de los fabricantes

Varios fabricantes de vehículos industriales habían venido solicitando el retraso de una normativa de esta características hasta **2024**, fundamentando su postura en **crear unas condiciones igualitarias** tanto para fabricantes, como para transportistas, a la hora de implantar las nuevas dimensiones y estructura, teniendo en cuenta el ciclo de vida de los camiones.

Así, por ejemplo, fabricantes que hayan comenzado el despliegue de nuevos vehículos en los últimos años **tendrán una clara desventaja**, competitiva y económica, a la hora de rediseñar completamente las cabinas.

Pero la normativa no solo encontró la oposición de los profesionales, **algunos estados miembros como Francia y Suecia** también han mostrado la necesidad de retrasar las nuevas condiciones, para poder **establecer previamente los requisitos de seguridad.**

En la misma línea, diversas organizaciones como la asociación europea de la industria automovilística ACEA, y la International Road Transport Union (IRU), han señalado recientemente que “existen maneras más eficaces” de reducir el consumo de combustible y las emisiones de CO2 **“que el rediseño completo de la cabina”.**

La premura de la UE

Sin embargo, desde que comenzase el debate en el seno europeo para introducir cambios en la directiva 96/53/CE, por la que se regula el peso y las dimensiones en el transporte por carretera europeo, desde la Unión Europea han reflejado la **necesidad de implantarlos cuanto antes.**

Según el organismo, la estructura actual de la cabina de los vehículos industriales, con forma de “ladrillo”, **obstaculiza la visión del resto de usuarios de las vías**, provocando accidentes con ciclistas y peatones. Por ello, el plan europeo pasa por fabricar los nuevos vehículos con cabinas parecidas a las locomotoras de los trenes de alta velocidad.

Además, no todo el sector ha aplaudido la decisión del pasado miércoles, ya que algunos sectores defienden que el retraso **tendrá consecuencias económicas, medio ambientales y en la seguridad vial.**