

*Per tal de garantir la contínua millora de la seguretat viària i evitar un major deteriorament de les infraestructures*

## **El RACC qüestiona la proposta de permetre la circulació de camions de fins a 60 tones**

- *El Club aposta perquè es faci una prova pilot en determinats trams de la xarxa viària, tal com s'està fent en diferents Estats membres de la Unió Europea, i s'avalui posteriorment el seu impacte en termes de cost-benefici*
- *Els supercamions (de 60 tones) poden arribar a mesurar fins a 25 metres d'allargada i 4,5 metres d'alçada*

**19 de gener de 2015.-** El RACC, en referència a la modificació del Reglament General de Vehicles que permetria la circulació per la xarxa viària espanyola de camions de massa màxima de 60 tones, sol·licita la seva suspensió mentre no s'hagi realitzat una prova pilot en determinats trams de la xarxa de carretera (tal com ja s'està fent en diferents Estats membres) i fins que no s'avalui el seu impacte en termes de cost-benefici.

En l'actualitat, el transport de mercaderies a Espanya es realitza en camions de fins a 16,5 metres, entre cap tractor i remolc, o de 18,5 metres en camions rígids que sumen un remolc.

### **Prova pilot decisiva**

El RACC proposa una avaluació prèvia per tal de conèixer en quina mesura s'assoleixen els objectius plantejats referents a estalvi energètic, disminució d'emissions i menors costos en l'activitat del transport. L'estudi previ també permetria valorar paràmetres referents a:

- **Seguretat viària:** com es comporten els dispositius de seguretat activa, com ara el sistema de frenada, en aquest tipus de vehicle.
- **Afectació a les infraestructures:** major deteriorament del ferm de la carretera i afectació als sistemes de contenció de vehicles en cas d'impacte.

### **Apostar pel transport ferroviari de mercaderies**

La proposta d'autorització de major càrrega logística per vehicle a carretera (camions de 25,25 metres de longitud i 4,5 metres d'alçada) pot tenir un impacte negatiu en el transport ferroviari de mercaderies que es concep com una alternativa al transport logístic per carretera. En aquest cas, el transport ferroviari optimitza de forma notable els costos de transport sense afectar la circulació de les carreteres i permet una menor emissió de contaminants produïts per la mobilitat motoritzada.

**Per a més informació:**

RACC Premsa: Tel. 93 495 50 29 Fax 93 448 24 90 [www.saladeprensa.racc.cat](http://www.saladeprensa.racc.cat)

En aquest sentit, les directrius europees incideixen en el traspàs logístic cap al ferrocarril tal com ja estan fent països com Alemanya, Regne Unit, Itàlia i Dinamarca que han incrementat les corresponents taxes de transport ferroviari de mercaderies entre 2002 i 2012. En canvi, l'evolució a Espanya durant el mateix període ha augmentat el transport logístic per carretera en un 1,1% (de 94,1% a 95,2%) en relació amb el ferrocarril, una taxa més elevada que els Estats membres mencionats, tal com s'observa a la següent taula:

	Any 2002		Any 2012		variació % transp. carretera
	% transp. carretera	% altres transp.	% transp. carretera	% altres transp.	
Alemanya	66,3	33,7	64,6	35,4	-1,7
Dinamarca	92,1	7,9	88	12	-4,1
Espanya	94,1	5,9	95,2	4,8	1,1
França	77,7	22,3	80,6	19,4	2,9
Itàlia	90,4	9,6	85,9	14,1	-4,5
Regne Unit	89,7	10,3	87,8	12,3	-1,9

Font: Eurostat

### Requisits tècnics necessaris

A banda de la necessitat de començar amb un pilot acotat en el temps, el RACC considera que amb anterioritat a la possible aprovació de la reforma del Reglament General de Vehicles, cal tenir presents aspectes tècnics claus:

1. La conversió de vehicles que no han estat fabricats específicament per a càrregues de fins a 60 tones hauria d'estar subjecte a rígids requisits tècnics i controls previs a l'autorització.
2. Tota circulació prevista d'aquest tipus de vehicles s'hauria de restringir únicament a vies d'alta capacitat, excloent vies urbanes i secundàries dels seus itineraris. El RACC considera que caldria limitar també els horaris de circulació per evitar que aquests vehicles coincideixin amb volums alts de trànsit (per exemple: operacions sortida / retorn)
3. Caldria proporcionar una senyalització viària específica per a aquests vehicles prèvia a l'autorització de circulació.
4. Caldria referenciar l'autorització que poden obtenir vehicles de grans dimensions d'altres Estats membres. D'igual manera, no s'especifica la validesa de les autoritzacions espanyoles a la resta d'Europa.

### El RACC

El RACC, amb gairebé un 1.000.000 de socis, és l'Automòbil Club d'Espanya més gran, líder en l'àmbit de la mobilitat. Ofereix assistència mecànica, personal, familiar i medicalitzada urgent. El RACC està present en el sector de les Assegurances i dels viatges. Com a entitat amb vocació de servei a la societat, el RACC treballa en la formació de joves valors de l'esport del motor i organitza tres proves per als mundials: Rallies, F1 i motociclisme. El RACC es preocupa, mobilitza i crea estats d'opinió per millorar la mobilitat i la seguretat viària.

**Per a més informació:**

RACC Premsa: Tel. 93 495 50 29 Fax 93 448 24 90 [www.saladeprensa.racc.cat](http://www.saladeprensa.racc.cat)