

Para garantizar la continua mejora de la seguridad vial y evitar un mayor deterioro de las infraestructuras

El RACC cuestiona la propuesta de permitir la circulación de camiones de hasta 60 toneladas

- *El Club apuesta para que se haga una prueba piloto en determinados tramos de la red viaria, tal como se está haciendo en diferentes Estados miembros de la Unión Europea, y se evalúe posteriormente a su impacto en términos de coste-beneficio*
- *Los supercamiones (de 60 toneladas) pueden llegar a medir 25 metros de longitud y 4,5 metros de altura*

19 de enero de 2015.- El RACC, en referencia a la modificación del Reglamento General de Vehículos que permitiría la circulación por la red viaria española de camiones de masa máxima de 60 toneladas, solicita su suspensión mientras no se haya realizado una prueba piloto en determinados tramos de la red de carreteras (tal como ya se está haciendo en diferentes Estados miembros) y hasta que no se evalúe su impacto en términos de coste-beneficio.

En la actualidad, el transporte de mercancías en España se realiza en camiones de hasta 16,5 metros, entre cabeza tractor y remolque, o de 18,5 metros en camiones rígidos que sumen un remolque.

Prueba piloto decisiva

El RACC propone una evaluación previa con tal de conocer en qué medida se consiguen los objetivos planteados referentes a ahorro energético, disminución de emisiones y menores costes en la actividad del transporte. El estudio previo también permitiría valorar parámetros referentes a:

- **Seguridad vial:** cómo se comportan los dispositivos de seguridad activa, como por ejemplo el sistema de freno, en este tipo de vehículos.
- **Afectación en las infraestructuras:** mayor deterioro del pavimento de la carretera y afectación en los sistemas de contención de vehículos en caso de impacto.

Apostar por el transporte ferroviario de mercancías

La propuesta de autorización de una mayor carga logística por vehículo en carretera (camiones de 25,25 metros de longitud y 4,5 metros de altura) puede tener un impacto negativo en el transporte ferroviario de mercancías que se concibe como una alternativa al transporte logístico por carretera. En este caso, el transporte ferroviario optimiza de forma notable los costes de transporte sin afectar la circulación de las carreteras y permite una menor emisión de contaminantes producidos por la movilidad motorizada.

Para más información:

RACC Prensa: Tel. 93 495 50 29 Fax 93 448 24 90 www.saladeprensa.racc.es

En este sentido, las directrices europeas inciden en el traspaso logístico hacia el ferrocarril tal como ya están haciendo países como Alemania, Reino Unido, Italia y Dinamarca, que han incrementado las correspondientes tasas de transporte ferroviario de mercancías entre 2002 y 2012. En cambio, la evolución española en este mismo periodo ha aumentado el transporte logístico por carretera en un 1,1% (de 94,1% a 95,2%) en relación con el ferrocarril, una tasa más elevada que los Estados miembros mencionados, tal como se observa en la siguiente tabla:

| | Año 2002 | | Año 2012 | | variación % transp. carretera |
|-------------|---------------------|-----------------|---------------------|-----------------|----------------------------------|
| | % transp. carretera | % otros transp. | % transp. carretera | % otros transp. | |
| Alemania | 66,3 | 33,7 | 64,6 | 35,4 | -1,7 |
| Dinamarca | 92,1 | 7,9 | 88 | 12 | -4,1 |
| España | 94,1 | 5,9 | 95,2 | 4,8 | 1,1 |
| Francia | 77,7 | 22,3 | 80,6 | 19,4 | 2,9 |
| Italia | 90,4 | 9,6 | 85,9 | 14,1 | -4,5 |
| Reino Unido | 89,7 | 10,3 | 87,8 | 12,3 | -1,9 |

Requisitos técnicos necesarios

Además de la necesidad de empezar con un piloto acotado en el tiempo, el RACC considera que con anterioridad a la posible aprobación de la reforma del Reglamento General de Vehículos, hace falta tener presente aspectos técnicos clave:

1. La conversión de vehículos que no han sido fabricados específicamente para cargas de hasta 60 toneladas debería estar sujeta a rígidos requisitos técnicos y controles previos a la autorización.
2. Toda circulación prevista de este tipo de vehículos debería restringirse únicamente a vías de alta capacidad, excluyendo vías urbanas y secundarias de sus itinerarios. El RACC considera que se deberían limitar también los horarios de circulación para evitar que estos vehículos coincidan con volúmenes altos de tráfico (por ejemplo: operaciones salida / retorno).
3. Se debería proporcionar una señalización viaria específica para estos vehículos previamente a la autorización de circulación.
4. Se debería referenciar la autorización que pueden obtener vehículos de grandes dimensiones de otros Estados miembros. De igual manera, no se especifica la validez de las autorizaciones españolas en el resto de Europa.

El RACC

El RACC, con casi 1.000.000 de socios, es el mayor Automóvil Club de España, líder en el ámbito de la movilidad. Ofrece asistencia mecánica, personal y familiar y medicalizada urgente. El RACC está presente en el sector de los seguros y de los viajes. Como entidad con vocación de servicio a la sociedad, el RACC trabaja en la formación de jóvenes valores del deporte del motor y organiza tres pruebas para los mundiales: Rallys, F1 y Motociclismo. El RACC se preocupa, moviliza y crea estados de opinión para mejorar la movilidad y la seguridad vial.

Para más información:

RACC Prensa: Tel. 93 495 50 29 Fax 93 448 24 90 www.saladeprensa.racc.es