

**Alegaciones al  
PROYECTO DE ORDEN PRE/...../2015, DE....., DE ....., POR  
LA QUE SE MODIFICA EL ANEXO IX DEL REGLAMENTO  
GENERAL DE VEHÍCULOS, APROBADO POR REAL DECRETO  
2822/1998, DE 23 DE DICIEMBRE**

**Modificación de Masas y Dimensiones Vehículos de  
Transporte de Mercancías por Carretera:**

- Incremento ALTURA máxima = 4,5 m
- Configuración euro-modular = 25,25 m. (60 Tns)

# Alegaciones

## 1. A la manifestación:

*“Los avances técnicos en el diseño de los vehículos de transporte por carretera y la mejora de las infraestructuras viarias...”*

Esta referencia se limita exclusivamente a las “infraestructuras lineales”, pero, para el transporte de mercancías por carretera, son sustanciales los puntos de origen y destino que, además de plantas de producción o centros de consumo, sustancialmente son los Centros de Transporte y Logística de Mercancías (INFRAESTRUCTURAS NODALES) y las Plataformas Logísticas en ellos ubicadas que es donde se cargan o descargan los vehículos de transporte de mercancías por carretera objeto de esta modificación regulatoria.

## 2. A la manifestación:

*“De esta manera se favorece la competitividad y eficiencia tanto de las empresas demandantes de transporte como de las propias empresas transportistas ...”*

En estos casos, el borrador de la Dirección General de Tráfico – Ministerio del Interior, a propuesta de los Ministros del Interior y de Industria, Energía y Turismo, con la conformidad de la Ministra de Fomento, **NO CONTEMPLA LOS IMPACTOS ECONÓMICOS** sobre el subsector de las infraestructuras nodales del transporte de mercancías por carretera formado por las empresas titulares de las plataformas logísticas a las que las medidas propuestas generarán la obligación de realizar **IMPORTANTES INVERSIONES** para dar cabida en sus instalaciones a los vehículos de transporte por carretera cuyas masas y dimensiones se pretenden modificar, sin obtener a cambio rendimiento económico alguno.

Cabe recordar las reiteradas manifestaciones de altos representantes del Ministerio de Fomento en el sentido de que *“la aplicación de estas medidas no supondría necesidad de nuevas inversiones”* siendo evidente que, en estos casos, si tendrán que realizarse.

## 3. A la manifestación:

*“Numerosos estudios, algunos de los cuales han sido recogidos en documentos de la Comisión Europea, han puesto de manifiesto los potenciales beneficios de un aumento de las masas y dimensiones de los vehículos en algunos supuestos, en relación con los límites generales, en cuanto a la reducción del tráfico de los vehículos pesados, el ahorro energético, la disminución de emisiones y los menores costes en la actividad del transporte, de gran importancia en el desarrollo de las cadenas logísticas.”*

No dudamos de los potenciales beneficios descritos, pero, a los efectos de la adecuada claridad y contrastar la objetividad de los referidos estudios realizados por encargo de parte, nos permitimos aportar los siguientes datos de estudios igualmente realizados por encargo de la Asociación de Centros de Transporte de España (ACTE) y Europlatforms, que concluyen en que en torno al 70% de los muelles de carga de plataformas logísticas de titularidad privada o pública, DEBEN MODIFICAR y REACONDICIONAR LOS MUELLES DE CARGA, con distintos importes de inversión.

Dichas inversiones oscilan entre los 4.000 € y los 26.000 € por unidad de muelle, en función de las tipologías de muelle.

En consecuencia, la inversión total estimada para adaptar los muelles a los vehículos de 4,5 m. de altura estará en torno a 1.500.000.000 €.

Además debe considerarse el plazo necesario para que dichas obras puedan realizarse.

En este sentido, las medidas propuestas por el gobierno, generarán en el subsector de las plataformas logísticas un importante impacto económico, suponiendo una grave injusticia, frente a los beneficios que obtendrán otros sectores económicos.

A tal efecto, el Gobierno debe adoptar idéntica medida a la adoptada para la reciente modificación del espacio radioeléctrico que beneficiaba al sector de las telecomunicaciones pero que ha obligado a la modificación de antenas de las comunidades de vecinos, siendo esta modificación subvencionada por el Estado.

Del mismo modo, esta modificación del Reglamento General de Vehículos, beneficia a unos sectores en perjuicio de otros y obliga tanto a los titulares de las vías como a los titulares de plataformas logísticas a realizar inversiones sin beneficio alguno.

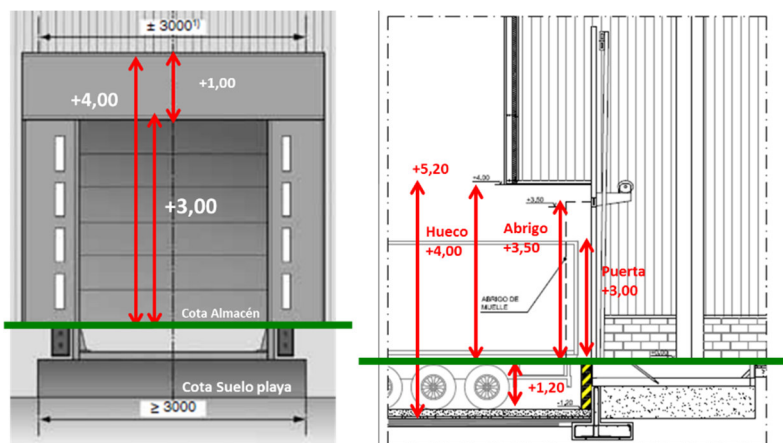
En vista de todo lo cual, si se aprueba esta modificación regulatoria, el Gobierno debe establecer un sistema de subvenciones adecuado para los afectados, similar al utilizado para otros sectores de actividad que evite la discriminación y la injusticia de los beneficios de unos sectores económicos a costa de las pérdidas de otros.

# ANÁLISIS de SOLUCIONES TÉCNICAS Y VALORACIONES ECONÓMICAS de los Impactos en los Centros de Transporte y Logística de Mercancías por Incremento de Altura a 4,5 m. en los vehículos de transporte de mercancías por carretera, según las Tipologías de Muelles en relación con Almacén, realizado por

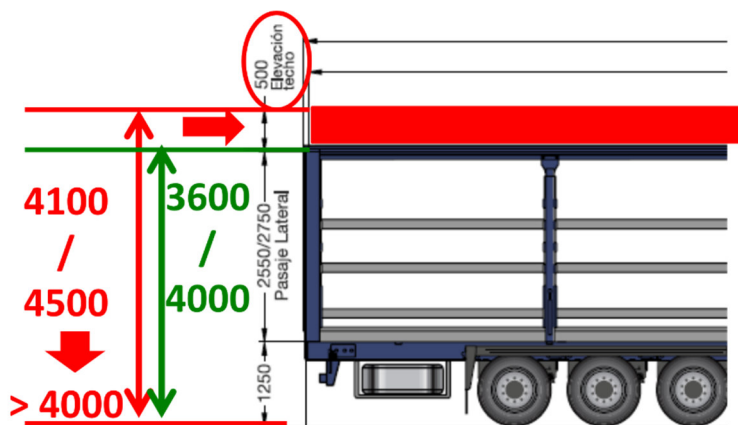


## A).- Datos referidos a los Muelles de Carga/Descarga de mercancías:

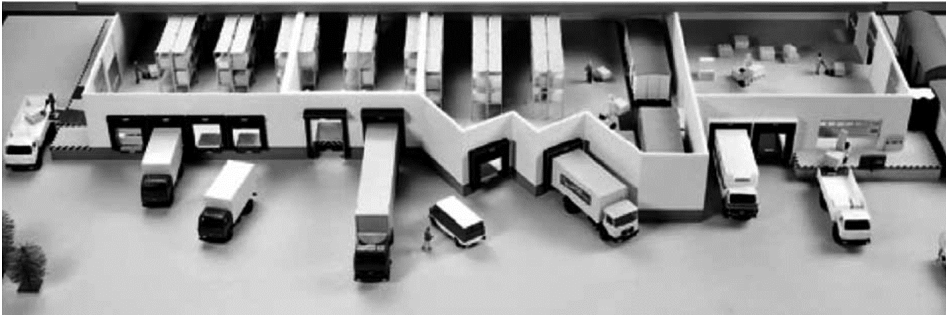
### A.1.- Dimensiones estándar de los muelles



### A.2.- Dimensiones modificadas de los vehículos



### A.3.- Tipologías de Muelles en relación con Almacén



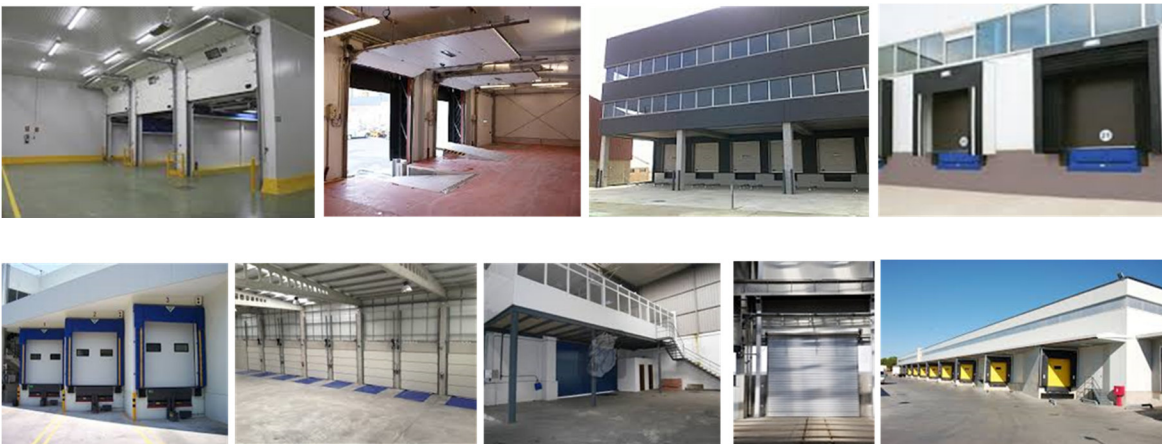
#### ➤ A.3.1) CON OBSTÁCULOS ENCIMA DE LOS MUELLES

##### ➤ A.3.1.1) CON GIRO DE PUERTA: Con Obstáculos Encima de Muelles

- A.3.1.1.1.- Muelles Bajo Oficinas
- A.3.1.1.2.- Muelles Bajo otras Estructuras
- A.3.1.1.3.- Muelles Bajo Instalaciones
- A.3.1.1.4.- Muelles Bajo Marquesina

##### ➤ A.3.1.2) SIN GIRO DE PUERTA: Sin Obstáculos Encima de Muelles

- A.3.1.2.1.- Muelles Frontales
- A.3.1.2.2.- Muelles en “Espina de Pez”





### ➤ A.3.2) SIN OBSTÁCULOS ENCIMA DE LOS MUELLES



## B).- Datos referidos a Otras Infraestructuras

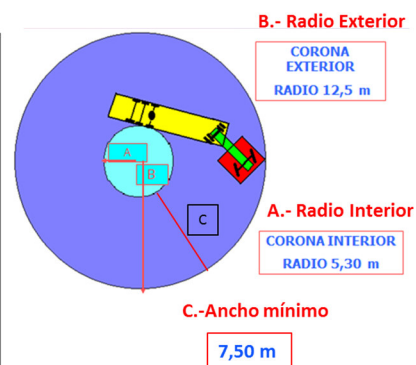
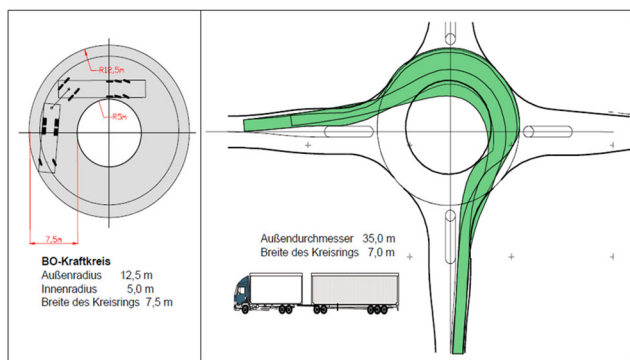
### B.1) ESTACIONES DE SERVICIO Y LAVADEROS

### B.2) CONTROL DE ACCESOS Y SEGURIDAD



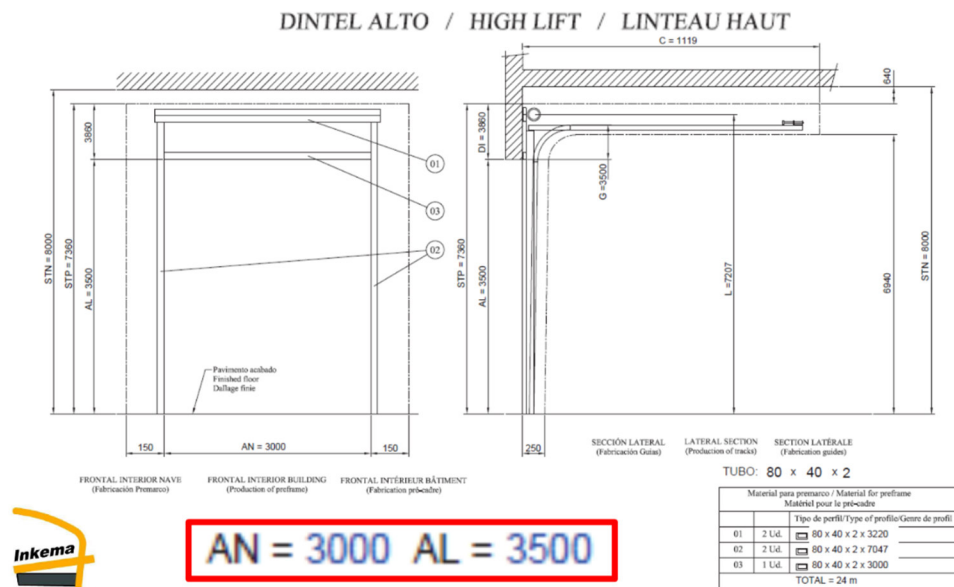
## C).- Datos referidos a los ACCESOS y VIARIOS INTERIORES en los puntos de Origen o Destino de los vehículos en Combinación Euromodular

### C.1) CIRCULACIÓN, GIRO Y ESTACIONAMIENTO

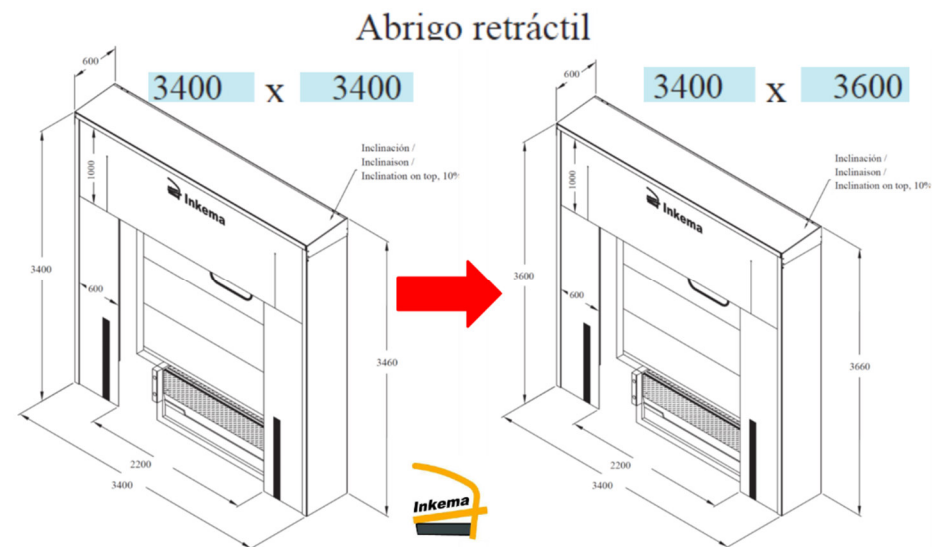


D).- Obras e Inversiones necesarias para poder operar vehículos con altura de 4,5 m.

## D1) PUERTAS SECCIONALES



## D.2) ABRIGOS RETRÁCTILES



### D.3) FACHADAS, INFRAESTRUCTURAS y SERVICIOS AFECTADOS



#### 4. A la manifestación:

*“Numerosos estudios, algunos de los cuales han sido recogidos en documentos de la Comisión Europea, han puesto de manifiesto los potenciales beneficios de un aumento de las masas y dimensiones de los vehículos en algunos supuestos, en relación con los límites generales, en cuanto a la reducción del tráfico de los vehículos pesados, el ahorro energético, la disminución de emisiones y los menores costes en la actividad del transporte, de gran importancia en el desarrollo de las cadenas logísticas.”*

**Indudablemente, con esta manifestación se muestra una GRAN INCOHERENCIA dentro del Gobierno de España, al proponer por distintos Ministerios, medidas contradictorias con otras líneas de acción (Estrategia Logística de España) y con las tendencias marcadas por la Unión Europea respecto al fomento de la Multimodalidad en el transporte de mercancías y que pretenden fomentar la mayor utilización del ferrocarril de mercancías como modo de transporte que reduce emisiones y otros costes externos (accidentalidad, congestión, etc.)**

**El incremento de altura a 4,5 m. ahora propuesto, impedirá el fomento del ya débil modo de transporte ferroviario de mercancías, llevándolo a cuotas todavía más inferiores a las actuales tendentes a su desaparición en España, debido a:**

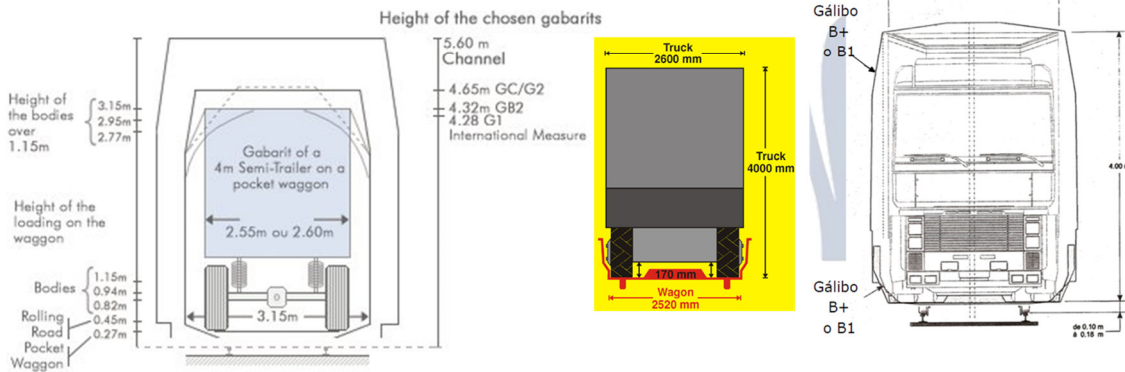
- encontrarse con una mayor competitividad del transporte por carretera que aumenta su capacidad de carga
- hacer **INVIABLE TÉCNICAMENTE** la imprescindible fórmula de colaboración ferrocarril-carretera que es la Autopista Ferroviaria al imposibilitar el gálibo necesario para operar con semirremolques de 4,5 m. y que con 4 m. ya está muy complicado en la actualidad.



## El problema del GÁLIBO

Gálibo	Contenedores			Cajas móviles			Remolques		
	A	B	B+	A	B	B+	A	B	B+
Altura	2,61	2,90	2,90	2,675	2,905	3,005	3,52	3,75	3,85
Anchura	2,43	2,43	2,59	2,50	2,50	2,60	2,50	2,50	2,50

- **Gálibo UIC A:** la altura por encima de los raíles es de 3,85 m. (UTI = 2,675 m. + vagón = 1,175 m.) y la anchura de 2,55 m.
- **Gálibo UIC B:** altura de 4,07 m. y anchura de 2,55 m.
- **Gálibo UIC B+ o aproximadamente UIC GB1** (estándar intermodal europeo de la Unión Europea): altura de 4,18 m. y anchura de 2,72 m.. Este gálibo permite la circulación ferroviaria de cualquier tipo de UTI no normalizada. La altura estándar (mínima) de los neumáticos en un vagón es de 0,33 m. Añadamos 3,85 m. por un camión de 4 m. con suspensiones desinfladas, y la altura requerida es de 4,18 m.



## 5. A la manifestación:

*“Además, en otros países europeos la aplicación de esta medida ha demostrado que no tiene una implicación negativa ....”*

Olvidan mencionar los Ministerios del Gobierno de España a esos otros países europeos (ALEMANIA) cuyo cuota de transporte de mercancías por ferrocarril es muy envidiada, que han manifestado clara y reiteradamente su oposición al incremento de altura o de capacidad de carga de los vehículos de transporte de mercancías por carretera y

- Su economía y sus empresas no pierden competitividad, sino todo lo contrario
- No se incrementa la accidentalidad, sino todo lo contrario
- No se incrementan las emisiones contaminantes, sino todo lo contrario
- Y no se reduce el transporte multimodal, sino todo lo contrario.

**En conclusión, se muestra la TOTAL OPOSICIÓN a las medidas propuestas en la Modificación del anexo IX del Reglamento General de Vehículos, aprobado por Real Decreto 2822/1998, de 23 de diciembre.**