

## **Propuesta de AECOC al Consejo Nacional de Transporte Terrestre (sección mercancías) sobre masa máxima del transporte multimodal por carretera en el proyecto de orden PRE/.../2015 por el que se modifica el Anexo IX del Reglamento General de Vehículos**

---

### **Objetivo**

Es conocido el bajo nivel de uso del transporte multimodal en España y las ventajas que comportarían una mayor presencia de esta modalidad, tanto económicas como sociales y medioambientales. La Estrategia Logística para España establece como objetivo el reforzar el transporte intermodal.

El aumento de la capacidad de carga de los vehículos es una de las medidas que refuerza la capacidad competitiva del transporte multimodal.

El Consejo Nacional de Transporte Terrestre en su reunión del 15 de septiembre de 2009 aprobó (a propuesta de la Comisión de Intermodalidad) solicitar una modificación normativa para permitir una masa máxima de 44 toneladas en el transporte intermodal con vehículos de dos ejes de tractora y semirremolques de tres ejes (T2S3). Ver acta anexa (punto 5 del orden del día).

Se propone al Consejo Nacional de Transporte Terrestre incorporar ahora este acuerdo en los comentarios al proyecto de orden PRE/.../2015 que se ha presentado.

La propuesta está orientada a permitir esta capacidad de carga en el transporte intermodal con origen o destino de carretera y es inclusiva de las actuales condiciones para el transporte combinado con contenedores de 20 y 40 pies en vehículos de 5 o más ejes con tractoras de 2 o 3 ejes.

### **Propuesta de modificaciones a incorporar, en su caso, en el anexo IX del Reglamento General de Vehículos, aprobado por Real Decreto 2822/1998, de 23 de diciembre:**

Se modifica el apartado sobre “vehículos articulados de 5 o más ejes” de la tabla 2 “Masas máximas autorizadas”, del epígrafe 2. “Masas máximas permitidas”, del anexo IX del Reglamento General de Vehículos, sustituyendo los dos puntos finales por los siguientes:

<b>Masas máximas autorizadas</b>	<b>Toneladas</b>
<b>Vehículos articulados de 5 o más ejes:</b>	
Vehículo motor de 2 ejes con semirremolque de 3 operando en transporte multimodal con uso de la carretera en la parte inicial o final	42/44(1)
Vehículo motor de 3 ejes con semirremolque de 2 ó 3 ejes operando en transporte multimodal con uso de la carretera en la parte inicial o final	44

- (1) El límite ascenderá a las 44t si los vehículos disponen de sistema de suspensión neumática regulable y se cumplen los estándares Euro 4, 5, 6 “

Se modifica la tabla 1 “Masas por eje máximas permitidas” del epígrafe 2. “Masas máximas permitidas”, del anexo IX del Reglamento General de Vehículos, añadiendo dos literales más a cada uno de los apartados señalados

- Eje simple.
  - Eje motor de los vehículos en transporte multimodal con uso de la carretera en la parte inicial o final ..... 12,5 t
- Eje tandem.
  - Tandem triaxial de los remolques o semirremolques en transporte multimodal con uso de la carretera en la parte inicial o final:
    - Si la distancia es superior a 1,30 metros e inferior o igual a 1,40 metros ( $1,30m < d \leq 1,40m$ )..... 27 t

### **Recordatorio de los beneficios de la medida**

Numerosos países admiten el transporte a 44 toneladas (Francia, Italia, Bélgica, Holanda, Reino Unido, Portugal, etc.) de forma que su posibilidad en España en el ámbito intermodal, permitiría el aumento de la productividad y la mejora competitiva de las empresas españolas. Aunque solo parcialmente, se corrige así la peor posición competitiva actual de España. Esta necesaria y oportuna mejora de la competitividad alcanza tanto el ámbito del comercio internacional como nacional.

El aumento general de la masa máxima a 44t en intermodal internacional permite mejorar la productividad en las conexiones donde se utilizan vehículos articulados de carga general no contenerizada, muy frecuentes en las líneas de Tráfico Marítimo de Corta Distancia (modalidad ro-ro) o en las, cada vez más frecuentes, autopistas ferroviarias, con semirremolques embarcados en el tren.

El aumento de la masa máxima a 44t en intermodal nacional permite mejorar la productividad del transporte en las conexiones con las islas, donde es muy necesaria ya que se ha perdido eficiencia. En Baleares se eliminó la posibilidad de transporte contenerizado siendo posible actualmente solo el ro-ro con el consiguiente aumento de costes por pérdida de capacidad de carga y de competencia.

Las mejoras de productividad que se alcanzarían son:

- T2S3 (paso de 40 a 44t): +11,5% por reducción de coste t-km.
- T2S3 contenerizado (paso de 42 a 44t): +8% de capacidad de carga – 27t de carga neta para un contenedor 40 pies-. Aumento en productividad del 7,5% por reducción de coste t-km.

14 de septiembre 20014