

Megacamiones

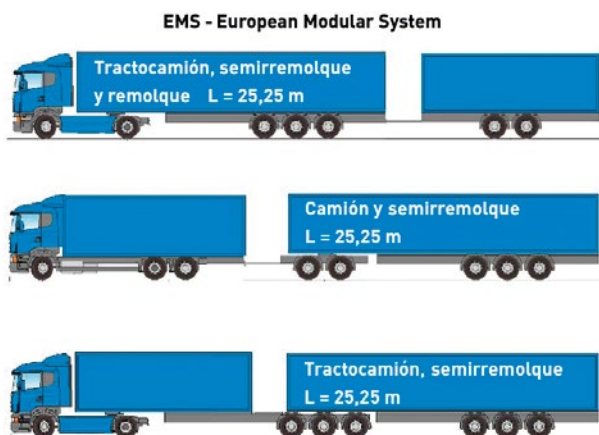


HAN PASADO CASI DOS AÑOS DESDE LA APARICIÓN EN EL BOLETÍN OFICIAL DEL ESTADO Y DESDE QUE LA DIRECCIÓN GENERAL DE TRÁFICO PUBLICARA LA **INSTRUCCIÓN** QUE ESTABLECE LOS **REQUISITOS** QUE DEBEN CUMPLIR LOS **MEGACAMIONES** PARA CIRCULAR POR LAS CARRETERAS ESPAÑOLAS. HOY EN DÍA, EL MEGACAMIÓN TOMA FORMA EN ESPAÑA, CIRCULANDO EN LA ACTUALIDAD MÁS DE TREINTA VEHÍCULOS DE ESTE TIPO POR NUESTRAS CARRETERAS. Y SE PREVÉ QUE ESE NÚMERO AUMENTE PARA FINALES DE 2017



Se considera **megacamión** o **tren de carretera** un conjunto de vehículos o "configuración euro-modular" (EMS, derivado de la expresión en inglés *European Modular System*), con más de 6 líneas de ejes, cuyos módulos separadamente no superan los límites máximos de masas y dimensiones establecidas para el tipo de vehículo que corresponda, según lo establecido en la **última legislación**, publicada en el BOE el 24 de diciembre de 2015.

► Concepto EMS - European Modular System



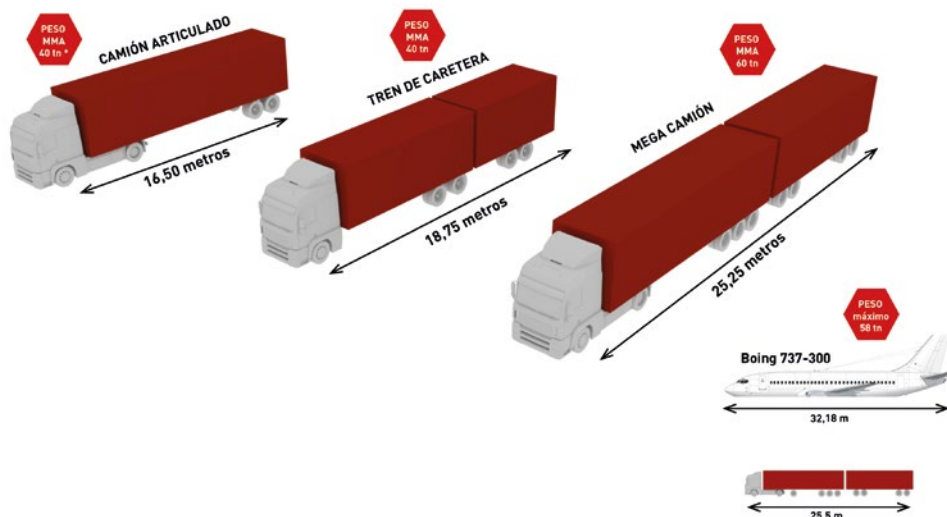
Normativa, características y requisitos de circulación

La normativa, por la que se modifica el anexo IX del Reglamento General de Vehículos, autoriza la circulación de determinados conjuntos de vehículos con unas masas y dimensiones superiores a las generales, mejorando, de esta manera, la eficiencia y la seguridad en el transporte por carretera.

Requisitos

La DGT es la encargada de autorizar la circulación de los EMS por las vías de uso público interurbanas y travesías sobre las que ejerza las competencias de regulación, gestión y control del tráfico. Para ello, las condiciones de estos conjuntos de vehículos deben estar formados por una **Masa Máxima Autorizada (MMA) de 60 toneladas y una longitud máxima de 25,25 metros.**

El texto aprobado determina, en primer lugar, que quien esté interesado en obtener una autorización para la circulación de este tipo de vehículos "deberá hallarse inscrito en el Registro de Empresas y Actividades de Transporte del Ministerio de Fomento y ser titular del permiso de circulación de los vehículos motrices o contar con una



autorización expresa del titular de éste para ser utilizado en conjunto euro-modular”.

En 2016, las administraciones han expedido un total de **122 autorizaciones** (para cada trayecto se expide una autorización). De ellas, 75, un **61% del total**, se han emitido en **Zaragoza**. La segunda provincia a la cabeza en estos tráficos es **Alicante**, con **11 autorizaciones**, seguida de **Cantabria**, con **ocho**.

Además, entre otras condiciones a las que están obligados a cumplir estos megacamiones están las siguientes: el vehículo motor deberá corresponder a determinada categoría medioambiental Euro, exigible desde el 1 de enero de 2014 para los nuevos vehículos matriculados en Europa. La **actual normativa Euro 6** limita las emisiones de partículas de los gases de escape, NOx, a un valor de 0,4 gramos por cada kwh (por cada kilovatio de potencia del motor por hora de funcionamiento).

La exigencia también obliga a que estas unidades vayan equipadas con determinados elementos de seguridad, tales como la *suspensión neumática, disponer de espejos o detectores de ángulo muerto, sistema de advertencia de abandono de carril o asistencia de mantenimiento en el mismo, sistema electrónico de control de estabilidad y sistema automático de frenado de emergencia.*

A continuación se indican otras exigencias que incluye la nueva normativa para la circulación de estas unidades:

■ Señalización

Deberán incorporar una placa identificativa con las siglas 'XL' en la parte posterior y señales luminosas en todo su perímetro.

El conjunto y sus módulos deberán disponer de:

- Suspensión neumática o equivalente en los ejes motrices
- Espejos para ángulo muerto
- Sistema de advertencia de abandono de carril
- Sistema capaz de detectar automáticamente una situación de emergencia y activar el sistema de frenado
- Sistema electrónico de control de estabilidad
- El vehículo motriz ha de estar homologado para una masa máxima de conjunto de 40 T
- El vehículo motriz que actúe como remolcador deberá estar equipado con un dispositivo de acoplamiento homologado
- El vehículo motriz deberá disponer del adecuado equipamiento eléctrico, neumático y mecánico para remolcar

Dispondrán de dos señales luminosas V-2, situadas en los extremos superiores de su **parte frontal posterior**, así como las señales V-6, de vehículo largo, el distintivo V-23, de señalización de su contorno y demás dispositivos de señalización obligatorios para los vehículos dedicados al transporte de mercancías.

■ Itinerarios

Siempre que sea posible, los itinerarios de estos transportes deberán transcurrir por autopistas y autovías; sin embargo, no se cierra la puerta en absoluto a que los megacamiones puedan circular por vías de doble sentido y se podrán incluir vías convencionales de una sola calzada para los dos sentidos de la circulación, cuando



LOS MEGACAMIONES DEBEN INCORPORAR UNA PLACA IDENTIFICATIVA, CON LAS SIGLAS 'XL', EN LA PARTE POSTERIOR Y SEÑALES LUMINOSAS EN TODO SU PERÍMETRO



ello sea necesario para llegar hasta el lugar donde el conjunto realizará las operaciones de carga o descarga, debido a que se trata de la única alternativa viable. Así pues, entre las condiciones que marcarán las autorizaciones expedidas para su circulación destaca la prohibición de circular por vías convencionales, salvo cuando el recorrido por ellas no supere los **50 kilómetros**, y sea como consecuencia de la carga o descarga del camión.

■ **Velocidad máxima**

La velocidad máxima permitida es de 90 km/h en autovías y autopistas, 80 km/h en vías convencionales que dispongan de arcén de 1,50 metros, o más, y 70 km/h en el resto de vías fuera de poblado. Sea como fuere, cuando circulen hacia o desde sus lugares de carga y descarga y se vean obligados a transitar por vías de una sola calzada para los dos sentidos de la circulación, un megacamión *“no podrá adelantar a los vehículos que circulen a más de 45 km/h y deberán llevar alumbrado de cruce encendido o luces de conducción diurna”*.

Tal y como se recoge en el BOE, la aplicación de esta medida en otros países europeos ha demostrado que no tiene una implicación negativa en los accidentes de tráfico. Por el contrario, al disminuir el número de vehículos en circulación necesarios para transportar un determinado volumen de cargas y al ir equipados con sistemas de asistencia a la conducción, se produce una reducción correlativa de la exposición al riesgo y, por tanto, se mejora el nivel de seguridad vial.

Para finalizar, hay que indicar que ha sido posible autorizar la circulación de determinados conjuntos de vehículos, gracias a los avances técnicos en el diseño de los vehículos de transporte por carretera y la mejora de las infraestructuras viarias de nuestro país. El uso del megacamión comienza a tomar fuerza en España, pese a estar aún lejos de países como Suecia o Dinamarca. Numerosos estudios han puesto de manifiesto los potenciales beneficios de la circulación de los conjuntos de vehículos en configuración euro-modular, 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.

Desde un punto de vista medioambiental, también es preciso destacar que algunas entidades han reaccionado positivamente ante esta medida, ya que esta solución se estima que producirá un beneficio de 700 millones de euros anuales para la sociedad española, en términos de reducción de emisiones de CO₂ y de gases contaminantes ■

PARA SABER MÁS

✉ Área de Vehículos Industriales
vindustriales@cesvimap.com

🌐 www.revistacesvimap.com

🐦 @revistacesvimap