

La desaparición de los módulos ■ La legalidad de las subastas de conductores "colaborativos"



Ganancias para todos

Es más que evidente que para que una norma tenga éxito real todos los afectados por la misma tienen que obtener algún tipo de beneficio. En el ámbito empresarial, este beneficio tiene que poder traducirse en términos económicos. Es decir, o bien se obtiene un ingreso mayor, o se reduce un gasto o bien se obtiene una mayor eficiencia en algún proceso que al final revierte en un mayor beneficio económico, sea más o menos difícil de cuantificar este beneficio.

Esto es lo que el tiempo está demostrando que puede suceder con varias de las normas aprobadas en 2022, largamente reclamadas por los transportistas y largamente postpuestas por los cargadores. Nos referimos a la prohibición de que el conductor participe en las labores de carga y descarga y a la obligatoria indexación de la variación del precio del gasóleo en los precios de transporte, que ha tenido un importante significado en los meses posteriores a la invasión de Ucrania por parte de Rusia.

Recientemente, en el Foro de Transporte que anualmente organiza AECOC, la principal organización de cargadores/clientes de los transportistas, la conclusión fue que *"estamos mejor que hace un año"*, en referencia a las citadas normas aprobadas, y en vigor, porque al final estas normas han traído transparencia al sector y la transparencia aumenta la eficiencia.

Se lamentan los cargadores de que estas normas se han impuesto sin contar con ellos (años de negociaciones para implantarlas con los cargadores justifican para los transportistas el *"imponer"* esta norma de justicia y lógica en unas relaciones con-

tractuales equilibradas) y que son las dos normas que más han hecho aumentar sus costes. Les han obligado o bien a pagar por ellas a empresas subcontratadas o a tener que invertir en medios y personal para reutilizarla. Subir los precios por las variaciones del gasóleo, también les ha encarecido el transporte, como es lógico.

Pero, la diferencia entre estos grandes cargadores y los transportistas, por grandes que sean, es que mientras los primeros tienen capacidad para repercutir de forma inmediata sus aumentos de costes en sus clientes, no pasa lo mismo con el transporte. Como bien sabemos. Y que es el origen de todas las negociaciones que fructificaron durante el año 2022.

Hay otros frentes abiertos, como el aumento de masas y dimensiones y la "normalización" de los duotrailers o megatrailers. Y esta norma, como las anteriores,

solo podrá ser viable y tendrá éxito si todos obtienen ganancia con la implantación de la misma. Cargadores y transportistas. Se lamentan los transportistas que algunos cargadores están imponiendo el precio por viaje, y no por toneladas/kilómetros, como es lo habitual. ¿Se estarán preparando para la llegada de las 44

toneladas? Mucho se temen los transportistas, ya escarmentados tras muchos años de pelear y no dejar de sorprenderse con los giros de sus clientes, que así sea. Si se paga el viaje, se paga lo mismo por 40 que por 44 toneladas.

Esperemos que cuando llegue ese momento, los cargadores se acuerden de estas conclusiones y vean que aquí también es necesario que todos ganen y no solo una parte de la ecuación.



Asociaciones federadas en FENADISMER

| | |
|---------------------------------|--------------|
| ANTID INTERNACIONAL | 915 30 69 76 |
| ANTA ANIMALES | 914 44 33 52 |
| TRADISCU CASTILLA LA MANCHA | 967 18 01 67 |
| TRADISNA NAVARRA | 948 31 40 65 |
| ANATRAVI NAVARRA | 948 31 72 77 |
| TRADISAR ARAGÓN | 976 21 70 29 |
| AEXAR ARAGÓN | 976 58 76 66 |
| A.G.T. MADRID | 91 530 69 76 |
| FENADISMER MADRID | 91 467 67 04 |
| FENADISMER MADRID-SUR | 91 695 20 19 |
| ASOC. PRENSA MADRID | 91 507 52 81 |
| A.G.T. CATALUÑA | 932 29 61 51 |
| ASCA CATALUÑA | 93 775 57 49 |
| ASTAC CONDAL BARCELONA | 902 42 78 22 |
| CESINTRA ASTURIAS | 985 26 00 76 |
| ASOC. TTISTAS. ALAVA | 945 29 17 91 |
| ATAP BILBAO | 684 61 22 00 |
| APETAMCOR GALICIA | 988 25 42 00 |
| ALUTRA LUGO | 902 10 92 65 |
| ATEFRIMER PONTEVEDRA | 986 48 05 17 |
| ASCENTRA A CORUÑA | 981 13 36 24 |
| ASTRACAN CANARIAS | 928 36 48 23 |
| A.G.T. ANDALUCÍA | 954 99 73 11 |
| USINTRA CÓRDOBA | 957 25 83 86 |
| A.G.T. MÁLAGA | 952 72 60 11 |
| ASANTRA MÁLAGA | 952 17 80 95 |
| APETAM MÁLAGA | 952 32 55 00 |
| ATRALME ALMERÍA | 610 50 61 08 |
| A.G.T. CÁDIZ | 956 40 78 65 |
| A.G.T. GRANADA | 958 20 65 80 |
| ATO HUELVA | 959 39 22 89 |
| ATRADIS LA RIOJA | 941 26 23 25 |
| ASTALE LEÓN | 987 20 66 55 |
| AGT ÁVILA | 91 897 25 02 |
| A.G.T. CASTILLA LEÓN-VALLADOLID | 983 23 97 61 |
| AZETRANS ZAMORA | 980 52 30 04 |
| ASTAVA VALLADOLID | 983 23 07 84 |
| A.T.P. MURCIA | 968 15 99 26 |
| ATAPYME MURCIA | 968 18 21 08 |
| TRANSPORTAVE ALBACETE | 967 54 34 51 |
| ASTAM MALLORCA | 971 22 99 00 |
| PIMEEF IBIZA | 971 30 33 66 |
| ASTRAME MENORCA | 971 35 24 64 |
| A.G.T. EXTREMADURA | 924 37 16 10 |
| FECAP CASTELLÓN | 964 71 37 82 |
| FED. COOP. VALENCIA | 96 351 97 56 |
| ASOVALTRA VALENCIA | 96 323 24 32 |
| AECVAC VALENCIA | 963 51 28 00 |

Nº 125 marzo - abril 2023

Dirección y coordinación Marisa del Monte Mediavilla

Responsable de pruebas Pedro García

Colaboradores Juan José Gil Panizo - Pedro García

Responsable de publicidad Marisa del Monte Mediavilla

Administración Laura Lerma

Redacción y publicidad c/ Alejandro Ferrant nº 3 28045 Madrid

Tel. 91 539 79 68 - e-mail: m.marisa@telecotrans.es

Edita MIP Routier Publicaciones, S.L. - Depósito legal M-31079-2002

DESCUBRE UNA EFICIENCIA EXTRAORDINARIA.



Impulsa tu negocio con un ahorro de combustible de hasta un 6%*.

Con la nueva actualización del motor D26, los camiones MAN de larga distancia ofrecen una reducción del consumo de combustible de hasta un 3,3%*. Además, las innovaciones MAN para mejorar la eficiencia, como la optimización de la aerodinámica y el MAN EfficientCruise® con PredictiveDrive, aumentan el ahorro total de combustible hasta un 6%*. Añádele los nuevos sistemas de seguridad y tendrás una de las mejores ofertas del sector. Más información: www.truck.man
#SimplyMyTruck

*Sólo aplicable a tractores de larga distancia Euro VIe.



Páginas web y apps para dispositivos móviles ■ Práctica ilegal

Subasta de conductores "colaborativos" para completar la ruta cuando no llega el tacógrafo

Una de las mayores dificultades de los transportistas es llevar a rajatabla los tiempos de conducción y descanso y, aún más difícil, que el cumplimiento de esta estricta normativa cuadre a la perfección con las rutas de los camiones. Puestos de trabajo, softwares y multitud de herramientas se han venido desarrollando para ayudar a los gestores de transporte a planificar correctamente las jornadas de conducción y trabajo de los conductores con los tiempos de conducción y descanso. Lo mismo en el caso de los autónomos, que a la vez son conductores.

En los últimos tiempos han surgido algunas webs y aplicaciones que realizan una "subasta de conductores" a través de aplicaciones (si tecleas "conductor camión colaborativo" en internet te salen unas cuantas), en la que conductores profesionales se han dado de alta y, cuando "alguien", registrado también en la aplicación, solicita un conductor para completar un servicio porque alguna incidencia a él no le permite completar la ruta sin exceder sus tiempos de conducción, se ofertan conductores con precio y se elige al más barato o no...

Y una vez más, para "blanquear" una actividad ilegal en el transporte profesional, se promociona como "conductores colaborativos" o "la libertad a una app de distancia".

¿Beneficia esta "subasta" a solucionar la escasez de conductores? ¿Contribuye a mejorar las condiciones de trabajo de los conductores? Si los conductores "disponibles" para completar tu ruta se subastan, se ponen precio y eliges al más barato... a mejorar las condiciones salariales no contribuye.

¿Qué relación tienen estos conductores con la empresa para la que com-



pletan un servicio? Porque la normativa de transporte es clara: tiene que haber relación laboral, también con el autónomo. Si no lo es (asalariado), es porque están sujetos a alguno de los tipos de relación que la normativa de transportes, de trabajo y tributaria permiten (autónomos colaboradores, por ejemplo, en el caso de familiares del autónomo y que hay que incluir y declarar).

FENADISMER RECOMIENDA NO UTILIZAR ESTE SERVICIO AL NO TENER EL CONDUCTOR NINGUNA RELACIÓN "LEGAL" CON LA EMPRESA DE TRANSPORTE O CON EL AUTÓNOMO

■ **DEMASIADAS INCÓGNITAS.** ¿Qué va a pasar si una inspección de transporte para al camión? ¿Cómo va a explicar ese segundo conductor "colaborativo" su presencia a bordo del camión y conduciendo?

Y si hay un accidente o un incidente, ¿los seguros van a responder? Los del camión, los de la mercancía... Y cuando una inspección de transporte de la empresa pida los discos o datos del

tacógrafo de un periodo de tiempo... ¿Cómo van a justificarse esos kilómetros que no ha conducido ningún conductor de la empresa?

La flexibilidad aportada por la última modificación de la normativa de tiempos de conducción y descanso, que permite prolongar el tiempo de conducción diario y/o semanal para cubrir una ruta, de forma excepcional y siempre que el cómputo bimensual cuadre; o realizar dos descansos semanales reducidos consecutivos si son fuera del país de establecimiento del conductor, no permite subir al camión a un conductor

ajeno a la empresa para que cubra una, dos o las horas necesarias para llegar a destino, si el conductor ha agotado ya sus horas de volante.

Y ese conductor que se subasta, ¿es autónomo? ¿Asalariado? ¿Qué clase de cobertura, seguro, alta, tiene para cotizar a la seguridad social, estar protegido frente a cualquier incidente o accidente en ruta? Y no menos importante: ¿cómo paga a Hacienda? ■

Más del 20% de los camiones controlados en la última campaña de la DGT fueron sancionados



Del 13 al 19 de febrero, la Agrupación de Tráfico de la DGT ha llevado a cabo una campaña de control y vigilancia del camiones y autobuses, organizada por RoadPol y denominada "Operation Truck&Bus".

El resultado de esta semana de campaña intensiva de vigilancia se ha saldado con más del 20% de los camiones controlados sancionados: de 22.621 vehículos controlados (entre camiones y autobuses) se detectaron 4.746 infracciones en

camiones y 196 en autobús. Además, se inmovilizó a 72 camiones porque el conductor o el vehículo no revestía las condiciones de circular con seguridad.

En cuanto a las infracciones, el grupo más numeroso sigue siendo el de tiempos de conducción y descanso,

con 1.599 sanciones (1.561 de camión y 38 de autobús). Por el tacógrafo se redactaron 309 boletines de denuncia, 283 a camiones y 26 a autobús.

■ **DOCUMENTACIÓN.** El segundo grupo en importancia por número de infracciones fue de incumplimientos con la documentación obligatoria del conductor o del vehículo, con 1.168 sanciones, 1.034 en camión y 134 en autobús. Con irregularidades relacionadas con la ITV se detectaron 556 vehículos.

Los excesos de peso o mala disposición de la carga se han saldado con 605 denuncias. Los excesos de velocidad han supuesto que 343 conductores de camión y seis de autobús hayan resultado sancionados.

Finalmente, en el apartado de conducción bajo los efectos del alcohol se ha sancionado a ocho conductores, todos de camión, y por drogas dieron positivo 17 conductores de camión y dos de autobús. ■

Restricciones ■ Nuevas competencias

Navarra podrá establecer restricciones a la circulación de camiones a partir de 2024

La Junta de Transferencias de la Administración del Estado y la Comunidad Foral de Navarra han acordado la transferencia de funciones y servicios del Estado a la Comunidad Foral en materia de regulación del tráfico y circulación de vehículos a motor.

A partir de ahora la Comunidad Foral tiene competencias en materia de regulación del tráfico, circulación de vehículos y seguridad vial. La consecuencia más inmediata de esta transferencia de competencias para el transporte de mercancías es que nos encontramos con otra administración autonómica, junto con la catalana y vasca, que puede fijar sus

propias restricciones a la circulación de vehículos a partir de 7,5 toneladas.

Esto es algo que ya intentó el Gobierno de Navarra y publicó su propia resolución de restricciones para camiones los años 2014 y 2015, que fueron recurridas por las organizaciones empresariales de transporte y el Tribunal Superior de Justicia de Navarra declaró nulas. La razón no fue otra que "la

vulneración del régimen de competencias establecido en el ordenamiento español." Ahora ya tiene transferidas estas competencias y podríamos tener que tener en cuenta su Resolución de Restricciones a la circulación de camiones en próximos años, junto con las del Estado (competencia del Ministerio de Interior a través de la DGT), las del País Vasco y las de Cataluña. ■



Impuestos ■ Fin de los módulos

Desaparición de los módulos en renta e IVA en régimen de franquicia, objetivo de la Agencia Tributaria para 2025

Aunque de manera más bien secreta, el debate oficial sobre la desaparición de los módulos y el régimen que debería sustituirlo está sobre la mesa. En el Instituto de Estudios Fiscales hay un grupo de trabajo, con presencia de las principales organizaciones de autónomos, la Agencia Tributaria, etc, en el que se está perfilando cómo debería ser la tributación de los autónomos para ajustarse a los tiempos actuales.



La directora general de Gestión Tributaria de la Agencia Tributaria, Rosa Prieto, ha señalado que el régimen de estimación objetiva es un "régimen anticuado que no responde a la realidad" y para hacer esta afirmación se basa en las cifras que indican que año tras año los autónomos con actividades empresariales, no agrícolas que representan la mayor parte de este sistema de tributación, van dejando los módulos y pasando a la estimación directa simplificada. Los datos de 2021, aportados por la directora general de Gestión Tributaria, señalan que, en módulos, había 900.000 autónomos agrícolas y 350.000 del resto de actividades empresariales (incluidos los de transporte).

■ **IVA en régimen de franquicia.** Para Rosa Prieto el mayor reto ahora mismo es ver cómo tributan los autónomos los próximos años teniendo en cuenta que hay que transitar a otros modelos que dejen atrás los módulos, porque "España es una anomalía con este régimen en la Unión Europea", que no está contemplado en la Directiva comunitaria. Lo que sí que existe en esta Directiva es el régimen de franquicia y es el que se está estudiando implantar en España para los autónomos que tengan unos ingresos

que no superen los 85.000 euros anuales (hasta 100.000 euros si realizan operaciones intracomunitarias).

La Directiva comunitaria sobre IVA se ha modificado recientemente y entra en vigor, con novedades también para este régimen de IVA de franquicia en 2025, horizonte temporal que se considera propicio para implantar este nuevo sistema de tributación en España.

Para la máxima representante de Gestión Tributaria este sería un régimen más justo que el actual de módulos: implicaría estar exento del IVA en las facturas emitidas y soportadas siempre que la facturación anual no supere los límites que hemos comentado antes, y en Renta tributarían en la estimación directa simplificada o en un modelo "especial", sobre el que también se está trabajando.

Este sistema supone que los autónomos, los "franquiados" tendrían un NIF para este IVA que les permitiría emitir las facturas sin IVA y al receptor de la misma tener conocimiento de esta circunstancia.

La digitalización y la factura electrónica permitirán a la Agencia Tributaria

poder disponer de toda la información del autónomo, aunque el autónomo no tenga que realizar declaraciones trimestrales, porque el único objetivo de este régimen no es solo que el autónomo tribute por sus ingresos reales (como la cotización por ingresos reales en Seguridad Social que se ha implantado este año), sino simplificar al máximo su carga burocrática.

Se habla incluso de hacer una sola declaración anual, en lugar de las cuatro trimestrales actuales, pero más exhaustiva, en beneficio del autónomo, que dispondría de una contabilidad y documentación realizada por la propia Agencia Tributaria que le permitirá acceder a financiación, ayudas, etc. más fácilmente que ahora.

■ **Desaparición de los módulos también en renta.** Evidentemente, este nuevo sistema de IVA implicaría la desaparición de los módulos en renta. Habría que diseñar el sistema de transición entre el modelo actual y un modelo más ajustado a una tributación real.

El modelo de tributación de la renta, en el que también se está trabajando, implica definir muy bien la "objetivación de los gastos deducibles", es decir, que se establezcan unos gastos deducibles, en porcentaje para cada actividad (por ejemplo, en el transporte solo el carburante supone ahora un coste del 40%, del total de sus costes o gastos)

y ese porcentaje se deduce como gasto real, con independencia de que sea ese o menos el porcentaje de gasto real, si el autónomo quiere incrementar ese porcentaje de gasto,

tiene que acreditar y demostrar que tiene derecho a hacerlo, pero si no, no tiene que demostrar que se le ha producido ese porcentaje de gasto ya establecido para su actividad y para esa partida concreta. ■

EL IVA EN RÉGIMEN DE FRANQUICIA, YA IMPLANTADO EN PAÍSES EUROPEOS DE NUESTRO ENTORNO IMPLICA QUE LOS AUTÓNOMOS CON FACTURACIONES DE HASTA 85.000 EUROS EMITEN SUS FACTURAS SIN IVA

Tarjeta del tacógrafo ■ Error en Portugal

Más de 40.000 tarjetas de conductor del tacógrafo portuguesas afectadas por la falta de la marca de homologación

El Gobierno portugués ha reconocido en un documento oficial enviado a la Comisión Europea que son más de 40.000 las tarjetas de conductor del tacógrafo las afectadas por la falta de la marca de homologación correspondiente: el e21 que corresponde a Portugal.

La Casa de la Moneda portuguesa (el equivalente a nuestra Fábrica Nacional de Moneda y Timbre) lleva emitiendo tarjetas de conductor del tacógrafo sin la correspondiente marca de homologación e21 en el reverso de las mismas desde 2019, como ha admitido el Gobierno Portugués, y reconoce que afecta al 80% de las tarjetas emitidas en estos años, por lo que más de 40.000 tarjetas de conductor emitidas por Portugal desde 2019 no son válidas a todos los efectos al carecer de la marca de homologación.

Cada país de la Unión Europea tiene su propia marca de homologación, la "e" seguida de un número. España es "e9", (ver imagen adjunta); Portugal es "e21".

El Gobierno portugués, a través del Instituto de Movilidad y Transportes, que es el organismo competente en dicho país en materia de transportes, propone como solución que los conductores afectados soliciten a través de su



página web una Declaración Oficial de autenticidad de la tarjeta de conductor, que se emitirá en cinco idiomas e irá acompañada de un código QR, para facilitar los controles en carretera y evitar que los conductores portugueses sean sancionados.

Reconoce el Instituto de Movilidad y Transportes portugués que hasta agosto de este año no podrá empezar a solucionar el problema (emitir unas tarjetas nuevas a todos estos conductores) y no estará solucionado hasta noviembre, cuando se hayan emitido las tarjetas correctas, según sus previsiones. ■

Tacógrafo ■ Inteligente de segunda generación

El nuevo tacógrafo será obligatorio desde agosto, aunque no cuente con todas las funcionalidades previstas

En las últimas semanas mucho se ha hablado sobre si finalmente la Comisión Europea iba a retrasar o no la obligación de que todos los vehículos nuevos a partir de 3,5 Tn. que se matriculen en la UE lleven instalado el tacógrafo inteligente de segunda generación, ya que el servicio de autenticación de mensajes de navegación abierto (OSNMA) no va a estar disponible en la fecha prevista.

Una reunión del Comité Europeo de Transporte por Carretera (integrado por la Comisión Europea y los Ministros de Transporte de los estados miembros) ha decidido que sí, que las ventajas que aporta esta nueva versión del tacógrafo para alcanzar los objetivos del Paquete de Movilidad en relación con el control de los conductores, vale más que el hecho de no disponer de un servicio de autenticación de mensajes de navegación abierto (OSNMA), aunque debería ser una de las funciones con las que contara..

El tacógrafo inteligente de segunda generación, en opinión del Comité Euro-

peo de Transporte por Carretera, no pierde validez sin contar con esta funcionalidad de disponer de un servicio de autenticación de mensajes de navegación abierto (OSNMA), ya que incorpora muchas otras que van a facilitar el control de las jornadas de los conductores, como los controles en remoto o el cruce de fronteras.

Con esta nueva versión del tacógrafo pretendía darse cumplimiento a un control más efectivo por parte de las autoridades del trabajo de los conductores, descansos semanales, retornos a sus países cada cuatro semanas, limitaciones del cabotaje... que podrá hacerse, en opinión de la Comisión



Europea, aunque carezcan de momento de esta funcionalidad.

Una duda que surgió este tiempo de atrás era si la actualización del tacógrafo, una vez esté disponible este servicio de autenticación de mensajes de navegación abierto, sería obligatoria y en este caso quién tendría que correr con ella. El Comité Europeo de Transporte por Carretera ha dejado claro que la actualización, de momento, será voluntaria y si la Comisión decide lo contrario haría propuestas sobre cómo llevar a cabo dicha actualización. ■

Peajes ■ Alemania

El peaje alemán para camiones Toll Collect duplicará sus tarifas en 2024

El peaje alemán para camiones *Toll Collect* duplicará sus tarifas en 2024. Ese es el acuerdo que han alcanzado las tres formaciones políticas que integran el gobierno tripartito alemán, al incorporar una nueva tasa por las emisiones de CO2 en el cómputo del peaje.



En 2023, un conjunto de tractora Euro VI y semirremolque de 40 toneladas paga 19 céntimos por kilómetro recorrido en las carreteras alemanas sujetas al pago del peaje con el sistema *Toll Collect*; es la tarifa que se aplica a los vehículos de más de 18 toneladas de MMA y cuatro o más ejes con esa calificación Euro; tarifa que para los vehículos más antiguos se va incrementado según disminuye su categoría Euro de emisiones.

Pues bien, esta tarifa de 19 céntimos se va prácticamente a duplicar en 2024, si se confirma el acuerdo alcanzado por el tripartito alemán (socialdemócratas, verdes y liberales) sobre el contenido de la futura Ley de Protección del Clima alemana.

Si durante 2023 un conjunto de 40 toneladas paga 95 euros por recorrer 500 kilómetros, a partir de enero de 2024 el coste estará en torno a los 180 euros. Este drástico incremento se debe a la introducción en el cómputo del peaje de un nuevo recargo de unos 200 euros por tonelada de CO2 emitida. Según el proyecto anunciado por el Gobierno alemán, a los camiones de cero emisiones se les eximirá del pago del peaje hasta diciembre de 2025 y a partir de enero de 2026 abonarán solo el 25% de la tarifa estándar para su categoría.

El gobierno federal alemán recauda anualmente más de 7.000 millones de euros a través de este sistema de peajes a camiones. Cifra que se va más que

a duplicar el año que viene, porque a partir de 2024 también se amplía el tonelaje de los vehículos obligados al pago del peaje: se incluirá a los que tengan una MMA superior a las 3,5 toneladas; actualmente solo se aplica a los de más de 7,5 toneladas de MMA.

Por otra parte, hasta ahora, los fondos recaudados a través del *Toll Collect* se destinaban exclusivamente a la mejora de la red de carreteras federales, pero a partir del año que viene una parte importante de los ingresos se destinarán a la modernización y ampliación de la red ferroviaria, aunque los liberales han presionado para que también se invierta en autopistas, en concreto, se quieren agilizar 144 proyectos de ampliación de carreteras de gran capacidad, acelerando su tramitación al rebajar las exigencias para su tramitación medioambiental.

■ **CONSECUENCIA DE LA NUEVA DIRECTIVA DE PEAJES.** Los dos cambios que propone el gobierno alemán para 2024 están amparados por [la modificación de la Directiva de los peajes](#), la Directiva de la Euroviñeta, que se aprobó en 2022. De hecho, el Gobierno alemán ya aplicó algunas de las nuevas condiciones en la revisión de las tarifas para 2023, que se incrementaron de 18,3 a 19

céntimos/kilómetro para los vehículos y conjuntos pesados Euro VI, al introducir el nuevo sistema para el cómputo por la contaminación atmosférica y por la acústica, variable en función de la categoría de peso del camión.

Conviene tener en cuenta que la nueva versión de la Directiva de la Euroviñeta no es que permita el incremento de las tarifas de peaje con la incorporación de una tasa adicional por las emisiones de CO2, de hecho, obliga a que los países que tengan peajes incorporen esta tasa a sus tarifas antes de marzo de 2026. Es decir, que tarde o temprano, todos los países con peajes a camiones tendrán que revisar su sistema de tarifas para ver si se ajusta a las condiciones establecidas en la revisión de la Directiva efectuada en 2022.

Hay que recordar que la cita Directiva no obliga a tener peajes (únicamente Finlandia no tiene peajes), pero sí exige que, si un país los implanta, lo haga

ALEMANIA NO SOLO VA A DUPLICAR EL IMPORTE DEL PEAJE A CAMIONES CON ESTA PROPUESTA, SI NO QUE A PARTIR DE 2024 TAMBIÉN TENDRÁN QUE PAGAR PEAJE LOS CAMIONES Y FURGONES A PARTIR DE 3,5 TN.

siguiendo las directrices incluidas en esta norma europea.

Por otra parte, en marzo de 2027 finaliza la posibilidad de eximir a los camiones de menos de 12 toneladas de MMA

del pago de peajes: es decir, que, si hay peajes para camiones, en esa fecha tienen que aplicarse a los vehículos de más de 3,5 toneladas de MMA, medida que Alemania ha adelantado a 2024.

Los cambios introducidos en la modificación de la Directiva de la Euroviñeta no solo afectan a los camiones. El ámbito de aplicación de la Directiva se ha ampliado: además de a los vehículos de mercancías de más de 3,5 toneladas de MMA, también se extiende a los turismos, minibuses y furgonetas, así como autocares y autobuses. ■

Medidas restrictivas definitivas para la circulación de camiones en la AP7

Circular por la derecha, no poder adelantar y, en consecuencia, circular a 80 kilómetros/hora, en determinados tramos y días, son medidas que la Dirección General de Tráfico catalana ha venido aplicando a los camiones desde la liberación del peaje en la AP7, como consecuencia del aumento del tráfico en la autopista liberada, las retenciones y los accidentes.



En el periodo 2023 a 2025 la Generalitat va a invertir más de catorce millones de euros en medidas para aliviar el tráfico en la AP7, disminuir las retenciones y el tiempo de duración de las mismas y mejorar la seguridad vial.

Estiman en la Dirección General de Tráfico catalana que la liberación del peaje ha supuesto un incremento del 26% de la movilidad en la autopista y la circulación de camiones se ha incrementado en un 36%.

La Generalitat ha hecho un análisis de 43 tramos de la autopista, ha comparado los datos con los que tenía antes de la liberación del peaje y ha llegado a la conclusión de que el aumento de la movilidad, junto con el aumento de la circulación de camiones, las carencias de la propia autopista, "con infraestructuras obsoletas", ha conllevado un aumento importante de las retenciones y del tiempo de

duración de las mismas (en un 74,2%), también de la siniestralidad, con un número significativamente mayor de fallecidos y heridos graves en la AP7, si se comparan los datos de antes y después de la liberación del peaje, con la incorporación de nuevos usuarios y vehículos, muchos de ellos no habituales a la circulación en esta vía.

■ **LAS LIMITACIONES.** El Servicio de Tráfico de Cataluña, en consecuencia, ha decidido establecer las siguientes medidas restrictivas de circulación en la AP7 solo para camiones:

- Circulación por el carril de la derecha obligatoriamente en el tronco central de la AP7, entre Martorell y Roca: los viernes y vísperas de festivos (salida del área metropolitana).
- Circulación solo por el carril derecho cuando se instale un sistema de reducción en el tramo Martorell/Geli-

da: los viernes y sábados (salida) y los domingos (vuelta).

- Circulación solo en el carril derecho en los 30 kilómetros del tramo sur Calafat/Camarles: todos los días de la semana.
- Circulación por la derecha y a un máximo de 80 km/h en los tramos de autopista en los que se instalen carriles adicionales en sentido contrario.
- Además, incremento de los macrocontroles a camiones en toda la AP7: desde el otoño pasado se han realizado siete macrocontroles de camiones en los que se han controlado 630 camiones y se han impuesto 667 denuncias.
- Finalmente, las restricciones a la circulación de camiones durante el mes de julio, fines de semana relevantes, puentes importantes... que están consensuadas con el sector y publicadas en el Diario Oficial de la Generalitat de Cataluña. ■

Tercera edición de las Becas WoMAN / Sostenibilidad

El plan coherente de futuro de MAN Truck&Bus

Stéphane de Creisquer, CEO de MAN Truck&Bus Iberia señala cómo para la empresa alemana, el futuro está en concretar un plan coherente de sostenibilidad, porque el futuro no es solo de MAN, si no del conjunto de la sociedad y del planeta.

Aprovechó Stéphane de Creisquer, CEO de MAN Truck&Bus Iberia, la presentación de la 3ª Edición de las Becas WoMAN, para exponer los planes de sostenibilidad de MAN Truck&Bus, que se basan en tres pilares:

a) Una empresa robusta, con una hoja de ruta marcada y unos resultados financieros que permitan hacer inversiones importantes en i+D y en desarrollos tecnológicos cero emisiones.

Señala Stéphane de Creisquer que los resultados de MAN Truck&Bus Iberia en 2022 han estado influidos por la no disponibilidad de producto al depender de proveedores situados en territorio ucranio. Sin embargo, el resultado financiero de MAN ha mejorado un 4% con respecto a 2021 gracias a la postventa y a los servicios digitales.

b) Desarrollos inteligentes.

c) Un equipo fuerte.

■ ESTRATEGIA DE SOSTENIBILIDAD MAN.

Son tres los ejes en los que se concreta la estrategia de sostenibilidad de MAN Truck&Bus:

a) La descarbonización: una economía circular, un transporte responsable y una gama de productos cero emisiones: el transporte es responsable del 29% de las emisiones de gases de efecto invernadero totales de la Unión Europea, un tercio de estas emisiones procede del transporte pesado por carretera.



Las ganadoras de la edición WoMAN disfrutaron de una formación específica impartida por expertos ProfiDrive de MAN.



Para Stéphane de Creisquer, director general de MAN Truck&Bus Iberia, se necesita un punto de recarga con espacio para camiones cada 150 kilómetros en la red de carreteras, es la única forma de asegurar la transición a la electromovilidad.

Para hacer frente a la descarbonización, MAN ya cuenta con la eTGE y a finales de 2024 o principios de 2025 circulará el MAN eTruck en España, camión producido de serie desde principios de 2024, con autonomías de entre 600 y 800 kilómetros con la realización de una recarga en medio de la jornada diaria de trabajo, gracias a capacidades de recarga de 350 kW en corriente continua y 750 kW en co-

rriente alterna. El rango de aplicaciones con esta autonomía es amplio, desde distribución a larga distancia.

Pero, Stéphane de Creisquer puntualiza que la circulación de este camión no será posible sin planes estatales que subvencionen la transición a estos vehículos y una red de recarga, de la que asegura tendría que haber al menos una cada 150 km con espacio físico para la carga de un camión.

b) Economía circular: lo que afecta especialmente a las baterías, a su duración, a una segunda vida, a su reciclaje. MAN trabaja en desarrollos de baterías que no solo permitan una importante capacidad de carga y autonomía, si no que duren décadas en perfecto estado de uso, y cuando no sea así pasen a una segunda vida, como productoras de energía renovable. Y cuando esta segunda vida se acabe, hasta el 70% del peso del material empleado en la fabricación de la batería será susceptible de ser reciclado. Y para esto cuenta con el soporte de todo el Grupo Volkswagen, al que pertenece MAN Truck&Bus.

c) Responsabilidad Social Corporativa: MAN Truck&Bus trata de devolver



En 2024 comienza la producción en serie del eTruck, camión 100% eléctrico con un rango de autonomía de entre 600 y 800 kilómetros.

a la sociedad parte de lo que obtiene de ella, por eso, en sus planes entra la colaboración con países o áreas geográficas en conflicto o situación precaria. Como los dos camiones enviados desde España con ayuda a campos de refugiados en Polonia, como consecuencia de la invasión de Ucrania por Rusia o la ayuda enviada a Turquía y Siria tras los terremotos.

Y también, dentro de la política de sostenibilidad, y como una pata más de la Responsabilidad Social Corporativa de la compañía, está el esfuerzo realizado por aumentar la diversidad y la igualdad en el sector de transporte con las becas WoMAN para mujeres que quieran optar a un trabajo en el sector como conductoras de las que ya se alcanza su tercera edición.

■ **PRODUCCIÓN SIN EMISIONES.** MAN concreta su compromiso con la sostenibilidad con el desarrollo de una gama



Tercera Edición Becas WoMAN

Dar visibilidad e incrementar la presencia de la mujer en el transporte

MAN Truck&Bus Iberia ha puesto este en marcha la **tercera edición de las Becas WoMAN**, programa que “beca” la obtención del carné de conducir y el CAP a mujeres que quieran trabajar en el sector del transporte.

Este año el programa cuenta con **tres empresas de transporte dispuestas a contratar a las candidatas tras realizar el proceso de selección: Grupo Perea, Disfrimur y Grupo Mazo**. Con esta iniciativa, MAN quiere impulsar la diversidad y la igualdad en el transporte como reflejo de la sociedad en la que nos movemos actualmente: **la mujer en el transporte español solo tiene un 2% de presencia en puestos de conducción**.

Estas tres empresas se han comprometido a abrir sus procesos de selección a estas mujeres una vez obtenido el carné de conducir más el CAP: de esta forma, las diez candidatas no solo pueden obtener un carné de conducir profesional, también tie-

nen las puertas abiertas para acceder directamente a la profesión.

Durante la presentación de la tercera edición de las Becas WoMAN, Carmen Valentín, directora de Recursos Humanos del Grupo Disfrimur, señaló **la importancia de contar con referentes femeninos para facilitar el interés y el acceso a otras mujeres a la profesión**, que ha estado excesivamente masculinizada. Y hoy en día ya no tiene sentido, porque el trabajo diario solo requiere de aptitud, sin diferenciar sexos ni géneros. Afortunadamente, recalcó, tampoco tienen que realizar ya la carga y descarga de los camiones.

Por otra parte, Carmen Valentín señaló que solo **hay dos circunstancias que pueden retener a los conductores en la empresa**: el compromiso de la empresa, con **unas buenas condiciones de trabajo** que le hagan al conductor sentirse partícipe de la misma, **y unos buenos salarios**.

de vehículos que reducen las emisiones en todas las fases de su producción. El 97,4% de las emisiones totales de la compañía alemana viene de su cartera de productos.

A corto plazo la compañía ha definido una serie de objetivos de reducción de los gases de efecto invernadero: llegar a 2030 con una reducción de un 70% de las emisiones en los centros

de producción y de un 28% de las emisiones de sus productos, pero no solo de las emisiones durante su uso, si no desde la obtención de las materias primas necesarias para la producción de su gama de vehículos.

La consecución de estos objetivos debe llevar a conseguir el objetivo final que es ser neutro en emisiones de carbono en 2050. ■

22º Foro Nacional del Transporte de AECOC

La prohibición de la carga y la descarga y la indexación del precio del gasóleo las medidas de mayor impacto para los cargadores

De todas las medidas legislativas aprobadas en 2022, la prohibición de la carga y la descarga y la indexación del precio del gasóleo son las medidas de mayor impacto para los cargadores. Así se ha puesto de manifiesto en el 22º Foro Nacional del Transporte que organiza AECOC, en el que se han tratado las medidas legislativas aprobadas en 2022 y su impacto en el sector.



De izquierda a derecha: Eugenio Vila, presidente del Grupo de Trabajo de Transporte en AECOC; José María Bonmatí, director general de AECOC; María Tena, directora de Logística y Transporte de AECOC; María José Rallo, secretaria general de Transporte y Movilidad; Carmelo Gómez, presidente del CNTC; Alberto Madariaga, presidente del comité de Logística de AECOC y Jaime Moreno, director general de Transporte Terrestre.

Los temas que han protagonizado el 22º Foro Nacional del Transporte organizado por AECOC han sido las medidas legislativas aprobadas a lo largo de 2022, la mayoría de ellas como consecuencia del paro de transporte planteado en diciembre de 2021 por el Comité Nacional del Transporte, como la prohibición de que el conductor participe en la carga y descarga, la revisión obligatoria de los precios del transporte por la variación de los precios del gasóleo o la Ley de la Cadena de Transporte, pero también han salido a relucir otros temas no menos actuales ni preocupantes como la escasez de conductores, el aumento de la masa

máxima a 44 toneladas o la necesaria transición a una movilidad sostenible. O temas que quedan pendientes como la limitación o el control de la cadena de subcontratación en el transporte.

Para todos los participantes, y así lo confirma una encuesta llevada a cabo por AECOC entre 100 empresas cargadoras, operadores y transportistas, la conclusión es que ahora la cadena de transporte está mejor que hace un año, porque se ha ganado en transparencia, claridad y se han mejorado las condiciones de

trabajo de los conductores. Si bien, es cierto, que los cargadores tienen un reproche que hacer a los “acuerdos”,

TODOS COINCIDEN EN QUE ESTAMOS AHORA MEJOR QUE HACE UN AÑO PORQUE HAY MÁS TRANSPARENCIA Y CLARIDAD EN LAS NORMAS

como señala María Mena, directora de transporte logística de AECOC: se alcanzaron unos acuerdos que implican a los cargadores, con impor-

tantes consecuencias para ellos, pero no se les incluyó en la negociación.

■ RETOS DE LA CADENA DE TRANSPORTE.

Cargadores, transportistas, administración, todos están de acuerdo en que, a los retos que tiene que enfrentarse la

Los costes han aumentado para la mayoría de los cargadores

De la encuesta que hemos mencionado en el texto, que ha realizado AECOC con 100 empresas cargadoras, operadores y transportistas, **un 92% de los encuestados admite que sus costes han aumentado tras entrar en vigor esta prohibición, entre un 10% y un 20% para el 42% de los encuestados; entre un 5% y un 10% para el 35% y más de un 20% para un 15%**. Entendemos que estas respuestas proceden de cargadores y operadores.

Un 43% manifiesta que han tenido que aumentar plantilla para hacer frente a la carga y descarga con sus propios medios y **un 10% afirman haberlas subcontratado**.

Para un 54% de los encuestados, mayoritariamente transportistas en este caso suponemos, **esta prohibición ha supuesto que las condiciones de trabajo de los conductores mejoren**, aunque se precisan de otras medidas estructurales

y **un 33% solo confirman una mejora**. El resto no ha notado nada (¿serán las respuestas de los cargadores?).

Conclusión

La conclusión del 22º Foro Nacional del Transporte organizado por AECOC es clara, **en relación con las medidas aprobadas en 2022**, y aunque no se le haya tenido en cuenta para su elaboración, y es que **las relaciones entre los participantes en la cadena de transporte han mejorado**. **“La situación del sector es mejor que hace un año”**, aunque se reconoce que las medidas aprobadas no han resuelto los problemas estructurales del sector.



La prohibición de que los conductores realicen la carga y descarga de los camiones es uno de los aspectos que ha contribuido a incrementar los costes de los cargadores.

cadena de transporte a corto, medio y largo plazo solo hay una manera de salir airoso y es gracias a la colaboración entre todos los participantes.

¿Qué retos son estos? La escasez de conductores, la transformación a una cadena de transporte sostenible con la transformación de

la flota actual a una que cumpla los requerimientos europeos contemplados en el *Fit for 55*, llegar a cero ineficiencias en la cadena, sin tiempos de espera, paralizaciones, trayectos en vacío y una optimización de las rutas, pero también la digitalización, pilar sobre el que se sustentará el avance de algunos de los retos anteriores, pero también

la conectividad, la comunicación, la desaparición del papel, del dinero físico, la mejora en suma de todos los procesos.

Pero el mayor desafío, como reconoce José María Bonmatí, director general de AECOC, **“es ser capaces de colaborar y encontrar la forma para que este sector sea eficiente y de calidad en todos los sentidos”**.

■ **EL TRANSPORTE Y LA SUBIDA DE PRECIOS**. Pero, ahora, hay problemas que ya están sobre la mesa y que hay que enfrentar, como señala Carmelo Gómez, presidente del Comité Nacional del Transporte: se está señalando al

LOS CARGADORES REPROCHAN A LA ADMINISTRACIÓN QUE SE ALCANZARON UNOS ACUERDOS CON IMPORTANTES CONSECUENCIAS PARA ELLOS, PERO NO SE LES TUVO EN CUENTA EN LA NEGOCIACIÓN



María José Rallo, secretaria general de Transporte y Movilidad, durante su intervención en el 22º Foro de Transporte organizado por AECOC.



Carmelo Gómez, presidente del Comité Nacional del Transporte, asume como éxitos los logros alcanzados a lo largo de 2022 en materia de regulaciones del sector, como la prohibición de la carga y descarga o la indexación del precio del gasóleo, aunque aclara que quedan muchos retos por delante que solucionar entre cargadores y transportistas.



La escasez de conductores ya no es una preocupación solo para los transportistas; los cargadores empiezan a ver los peligros de que no haya relevo en las empresas de transporte.

Los cargadores acusan el efecto de la indexación del precio del gasóleo y la prohibición de la carga/descarga

transporte como máximo responsable de la subida de precios al consumidor, y esto está lejos de ser cierto, los costes, todas las partidas, han aumentado para todos, la energía, materias primas, costes salariales, todos los suministros... y el transporte es una partida más que también ha visto aumentados sus costes y que, como no puede ser de otra manera, los tiene que repercutir. No ayuda nada, afirmaciones vertidas desde AECOC, que señalan al transporte como responsable de la subida de precios: “todas las medidas aprobadas han incrementado los costes de transporte”, en palabras de su directora de logística y transporte, María Tena.

■ **SUBIDA DE COSTES Y EL PUNTO DE PARTIDA DE CADA UNO.** Evidentemente, si la carga y la descarga la tienen que empezar a hacer con sus propios medios los cargadores, si obligatoriamente tienen que repercutir la subida del gasóleo en los precios, si no pueden pagar por debajo de coste y si no pueden seguir usando al transportista como banco, pagando a más de



Una de las mesas redondas trató con empresarios de transporte el gran reto que supone encontrar conductores, fidelizarlos, reponer los que se jubilan o abandonan la actividad. Pero, reconocen que se ha llegado a este punto en gran parte por su culpa, porque ni se les ha pagado ni se les ha reconocido como merecían.

60 días, el coste aumenta. Pero, como ha señalado una de las participantes, Carla Fábregas, responsable de la cadena de suministro de Nestlé, “el aumento de costes tras la entrada en vigor de estas medidas, depende del punto de partida de cada uno”. Y ha continuado diciendo que “en 2022 los costes nos han subido a todos, todas las partidas y el transporte es solo una de ellas, por lo que es difícil

decir que sea el único responsable del aumento de costes.”

Señala Carmelo Gómez, que empieza a verse cómo muchos cargadores están “retorciendo” las normas aprobadas en 2022 para saltarse la prohibición de la carga y descarga, no indexar los precios del gasóleo o, incluso,

beneficiarse ellos, los cargadores, de la bonificación a los combustibles de la que solo deben beneficiarse los trans-

LA ESCASEZ DE CONDUCTORES Y LA DIGITALIZACIÓN SON DOS RETOS QUE PREOCUPAN ENTRE TODOS LOS QUE ESPERAN AL SECTOR

José María Bonmatí, director general de AECOC, puso de relieve que, a pesar del incremento de costes y de no contar con los cargadores para el desarrollo de las nuevas regulaciones, el sector está mejor ahora que hace un año: hay más transparencia en las relaciones entre cargadores y transportistas.



portistas. También ha aprovechado para afirmar que la Ley de la Cadena de Transporte está bien, pero que debe ser solo el principio del camino iniciado, “*está bien para empezar*”. Hay que hacer una norma con una aplicación más amplia que la actual.

Especialmente crítico ha sido con las exigencias medioambientales a los transportistas, incapaces en su mayoría, especialmente pequeños y medianos, de hacer una transición hacia camiones eléctricos, híbridos o de hidrógeno, que no hay ni pueden dar solución a todos. Ni van a mejorar la eficiencia de las empresas, al contrario. Y además, se pregunta, ¿quién va a asumir el coste de estas inversiones? ¿Van a pagar más los cargadores por el transporte? Hay que ser realistas, señala, y permitir la convivencia con “*ecocombustibles*”, perfectamente compatibles con los camiones de combustión actuales, y que reducen significativamente las emisiones, hasta que el escenario sea otro.

■ **EL REPARTO DEL BENEFICIO DE LAS 44 TONELADAS.** Si en algo están empeñados los cargadores desde hace tiempo es en el aumento de las masas y dimensiones de los camiones, de la flota actual: permitir llegar a las 44 toneladas y normalizar el uso de eurotrailers

y megatrailers. Así se incluyó en los acuerdos de marzo de 2022 (Real Decreto Ley 2/2022), pero, recuerda Carmelo Gómez a los cargadores que el compromiso, que se va a cumplir, implica una aplicación progresiva. Y en esto, en cómo se va a aplicar, es en lo que se está trabajando en el Ministerio con el Comité Nacional.

Para los cargadores el aumento de la MMA implica un aumento de la eficiencia, incluida la energética y la sostenibilidad, que es un objetivo de la mayoría de las empresas: ser más sostenibles. Puede suponer incluso una solución para la escasez de conductores. Pero, como ha indicado María José Rallo, secretaria de transportes del Ministerio de Transportes, “*las ganancias de transportar 44 toneladas se tienen que repartir entre todos*”.

Para Carmelo Gómez esta es la preocupación de incrementar la masa máxima autorizada de los camiones, porque ya hay cargadores que están cambiando, o lo pretenden, el modelo de cálculo del precio, y están pasando de pagar euros/kilómetro a euros/viaje, de forma que, cuando lleguen las 44 toneladas o los eurotrailers, el precio sea el mismo.

Al menos, eso parece, por lo que el objetivo de repartir beneficios entre

todos, no parece que esté en la mente de algunos.

En cualquier caso, en el objetivo de la Comisión Europea, y se va a debatir el próximo mes de junio, está el de normalizar las 44 toneladas y así armonizar la dispersión de normas en esta materia entre los estados miembros. Si la Comisión da el visto bueno a esta propuesta, que se incluye dentro de una proposición legislativa enfocada en la disminución de emisiones del transporte, se iniciaría un proceso legislativo con implicación del Parlamento europeo y el Consejo.

■ **PROHIBICIÓN DE CARGA Y DESCARGA: LA MEDIDA DE MAYOR IMPACTO.** Esta es la conclusión de los cargadores en relación con la prohibición de que los conductores participen en la carga y descarga. La mayoría afirman que ha sido la medida de mayor impacto en sus empresas junto con la aplicación de la cláusula de revisión del precio del transporte por la variación del



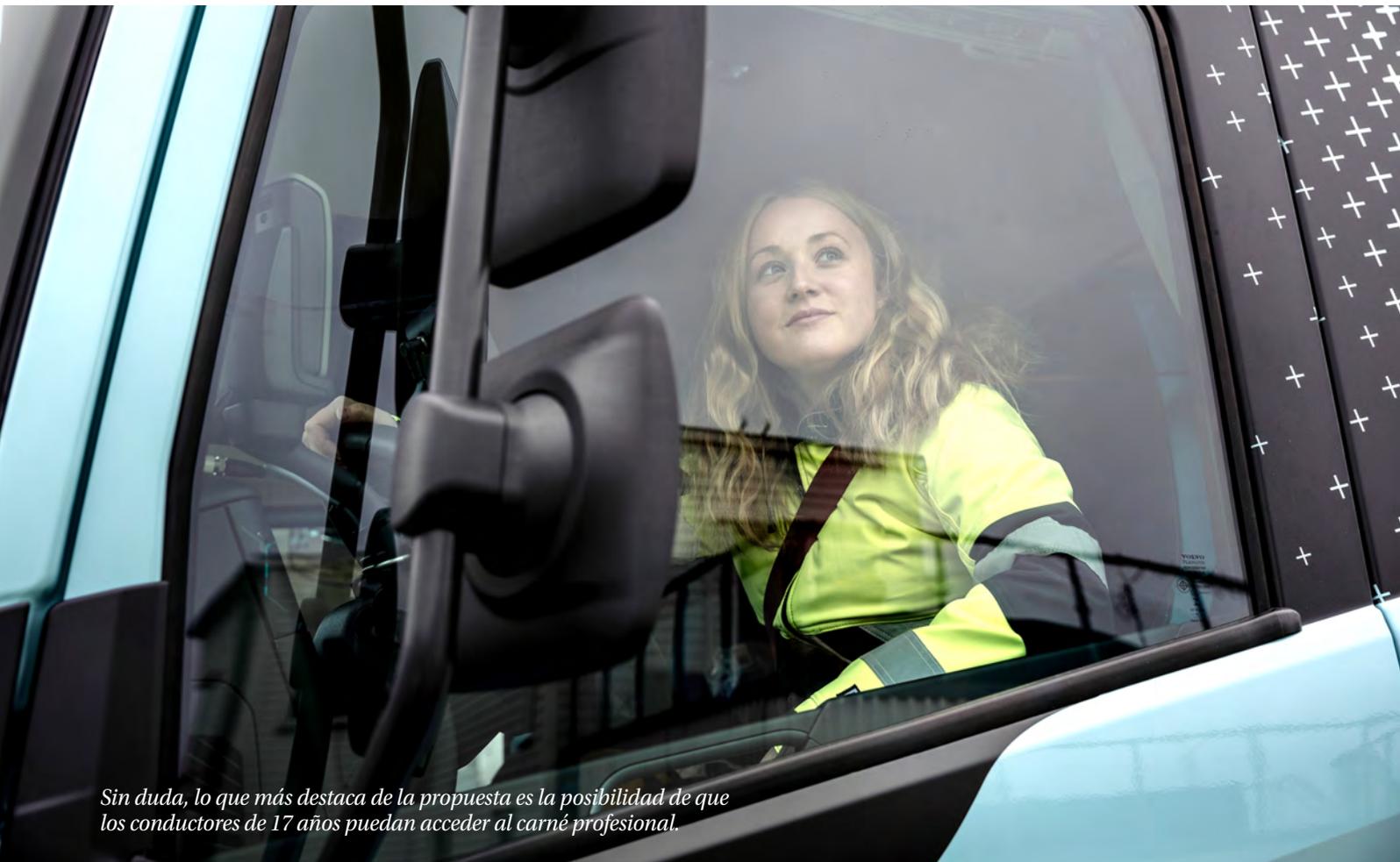
El sector estaba necesitado de coincidir en un foro donde se trataran los temas que han estado sobre la mesa en los últimos años, desde que se declaró la pandemia, y sobre todo, por poner en común opiniones, preguntas y dudas sobre la regulación aprobada en 2022.

precio del gasóleo: contratación de personal específico, maquinaria, cambios en la organización de los flujos, establecer nuevas operativas, etc. para poder asumir estas tareas con sus propios medios, que venían haciendo los conductores.

Pero los transportistas también consideran que ha sido la medida de mayor impacto para ellos, porque les ha supuesto mejorar de forma inmediata las condiciones de trabajo de sus conductores. ■

Nueva normativa de acceso y control *sin fronteras* de los infractores

La propuesta de la Comisión para un **carné de conducir europeo**



Sin duda, lo que más destaca de la propuesta es la posibilidad de que los conductores de 17 años puedan acceder al carné profesional.

La Comisión ha lanzado una propuesta para modificar la actual normativa de acceso a los carnés de conducir, el objetivo es disponer de un carné de conducir europeo, pero, con una finalidad más grande: contar con una única base de datos que permita controlar a los infractores en todos los estados miembros e inhabilitar a los conductores no solo en el estado en el que han cometido la infracción, si no en todos los estados.

En el fondo de esta propuesta, que ha lanzado la Comisión Europea, está el objetivo de tener cero muertes y cero accidentes graves en las carreteras de la Unión Europea en 2050 (*Zero Vision*) y reducir las muertes y los accidentes graves al 50% en 2030. Y es que, recientemente, la Comisión ha publicado las estadísticas de seguridad vial que muestran que los accidentes con muerte permanecen en niveles previos a la pandemia, pero la evolución a la baja es lenta.

Por eso, la Comisión propone un nuevo sistema más seguro para la conducción en la Unión Europea, que requiere de una conducción segura, pero

también de vehículos más seguros, infraestructura más segura, velocidades más bajas y una mejor atención post- accidente.

EN EL FONDO DE ESTA PROPUESTA ESTÁ EL OBJETIVO DE TENER CERO MUERTES Y CERO ACCIDENTES GRAVES EN LAS CARRETERAS DE LA UE EN 2050 (ZERO VISION) Y REDUCIR LAS MUERTES Y LOS ACCIDENTES GRAVES AL 50% EN 2030

■ **UN MODELO UNIFICADO.** La Comisión ha presentado una propuesta para modernizar

las normas de obtención de los carnés de conducir, incluyendo la introducción de un carné de conducir digital válido

Un carné digital para los conductores europeos

Para simplificar el reconocimiento de los carnés entre los estados miembros, la Comisión propone la introducción de un carné digital, lo que sería una novedad mundial. Opina la Comisión que, de esta manera, será mucho **más fácil reemplazar, renovar o canjear el carné si todos los procedimientos son online.** En línea con esto, **será más fácil para los ciudadanos extracomunitarios,** que cuenten en sus países con estándares de carreteras seguras comparables a las europeas, canjear su carné de conducir por uno comunitario.

Actualizar las reglas de acceso tendrá que tener en cuenta la transición a los vehículos cero emisiones. Por ejemplo, se evaluarán los conocimientos y habilidades relacionados con los sistemas avanzados de asistencia y tecnologías automatizadas. **Los conductores noveles podrán también aprender cómo su estilo de conducción impacta en sus emisiones** (los cambios de marchas, por ejemplo). Finalmente, **la masa permitida de la categoría de vehículos B se ajustará para vehículos con combustibles alternativos,** ya que los vehículos que incorporan baterías son más pesados.



Un programa de acompañamiento en la conducción, a partir de 17 años, permitirá aprender a conducir y obtener el carné desde esa edad y podrán conducir solos desde que cumplan 18 años, incluso transporte profesional.

para toda Europa. Las nuevas normas tendrán el objetivo de mejorar la seguridad de los usuarios de las carreteras y ayudarán a alcanzar el objetivo Zero Vision (sin muertes en las carreteras europeas para 2050). Se trata de preparar a los conductores mejor para la conducción de los vehículos cero emisiones y para

la circulación urbana, con cada vez más ciclistas, patinetes y motos, además de peatones. Esto permitirá, además, a los jóvenes conductores ganar experiencia gracias a un programa de acompañamiento en la conducción, a partir de 17 años, lo que les permitirá aprender a conducir y obtener el carné desde esa edad y podrán conducir solos desde que cumplan 18 años, e incluso, trabajar como conductor profesional tan pronto como lo permita las especificidades de cada puesto de trabajo. Lo que contribuirá a abordar la actual escasez de conductores.

■ **CARNÉ A LOS 17 AÑOS, CERO ALCOHOL PARA NOVELES...** Esta propuesta, que acaba de realizar la Comisión Europea, modifica la actual norma europea y está inspirada en la experiencia actual en algunos estados miembros. En la propuesta de la Comisión se incluye:

- Imponer un límite de cero tolerancia en los niveles de alcohol a los conductores noveles durante un periodo de dos años. Es esencial para la Comisión, ya

que, aunque los jóvenes solo representen el 8% de los conductores de coche, dos de cada cinco colisiones fatales tienen implicado a un menor de 30 años (conductor o ciclista).

- Permitir a los jóvenes, a partir de los 17 años, realizar el examen para obtener el carné y conducir acompañados tanto coches como camiones para ganar experiencia en la conducción.
- Adaptar la formación de conducir y los test para preparar mejor a los conductores ante la presencia de usuarios

SE PROPONE PERMITIR A LOS JÓVENES A PARTIR DE LOS 17 AÑOS OBTENER EL CARNÉ Y CONDUCIR ACOMPAÑADOS TANTO COCHES COMO CAMIONES PARA GANAR EXPERIENCIA



Un carné digital, obtenido, canjeado, sustituido, renovado... por medios digitales debe facilitar cualquier trámite que se haga con él, incluido el reconocimiento o canje de carnés extracomunitarios.

Permitir conducir camiones a conductores de 17 años no parece la solución para acabar con la escasez de conductores

ETF ha criticado la propuesta de la Comisión para permitir conducir camiones a conductores de 17 años porque no creen que sea la solución para acabar con la escasez de conductores. Mejorar las condiciones de trabajo sí podría ser una solución, apunta la organización internacional que agrupa a los principales sindicatos europeos de transporte.

En opinión de ETF *“la Comisión, junto a algunos actores de la industria, abraza esta medida como una solución a la escasez de conductores. Sin embargo, poner a jóvenes conductores detrás del volante desde los 17 años no ataca la base de las causas de esta escasez de jóvenes conductores, que no es otra que las malas condiciones de trabajo y los bajos salarios.”* Una encuesta de ETF de 2021 pone de manifiesto que el 60% de los con-



Organizaciones como ETF son muy críticas con la propuesta de permitir a los jóvenes de 17 años camiones o autobuses, aunque sea acompañados. Tampoco creen que vaya a ser la solución para la escasez de conductores.

ductores de camión se sienten fatigados con frecuencia, lo que está directamente ligado a sus evidentes y **conocidas malas**

condiciones de trabajo que, a su vez, **son la principal causa de abandono de la profesión** y de la no entrada de jóvenes conductores. Señala la organización europea que poner mucho énfasis en atraer nuevos trabajadores a la profesión solo sirve para ocultar la necesidad real de retener a los trabajadores actuales, que están a la baja debido a que abandonan la profesión. *“Rebajar la edad mínima solo aumenta los riesgos de seguridad en las carreteras que se verían aún más incrementados por las dificultades y responsabilidad que implica la conducción profesional.”*

Termina su comunicado con *“un llamamiento a los legisladores para afrontar las causas reales de la escasez de conductores, en lugar de tomar medidas que solo pondrá aún más en peligro la seguridad del transporte por carretera.”*

Propuesta de la Comisión para un carné de conducir europeo

vulnerables en las vías. Servirá para salvar vidas de peatones, ciclistas, motoristas, patinetes, etc, a medida que la Unión Europea transita hacia una movilidad urbana más sostenible.

– Una valoración más específica de la actitud física del conductor, teniendo en cuenta los avances en el tratamiento médico de enfermedades como la diabetes. También se alentará a los conductores a actualizar sus habilidades y conocimientos de conducción para mantenerse al día con los avances tecnológicos.

■ **SEGURIDAD TRANSFRONTERIZA.** Las actuales normas de cruce de fronteras han ayudado a asegurar que los accidentes provocados por no residentes no permanezcan anónimos. Sin embargo, en 2019 el 40% de los accidentes transfronterizos se cometieron con impunidad, ya sea porque no se identificó al infractor o porque no se ejecutó el pago. Estamos hablando de accidentes provocados por un infractor en un estado miembro, que no es su estado de residencia ni de emisión del carné de conducir.



Se pretende acabar con la impunidad en los delitos de tráfico transfronterizos: en 2019 el 40% de los accidentes transfronterizos se cometieron con impunidad porque no se identificó al infractor o porque no se ejecutó el pago.

La propuesta que hace ahora la Comisión busca acabar con esta situación, permitiendo a las autoridades un acceso mejor a los registros de carnés de conducir nacionales. La Comisión también propone reforzar el papel del “punto de contacto nacional”

para que pueda cooperar mejor con las autoridades implicadas en la investigación de los accidentes.

UN NUEVO SISTEMA PERMITIRÁ LA INHABILITACIÓN DE UN CONDUCTOR EN TODA LA UE CUANDO HAYA COMETIDO UN DELITO DE TRÁFICO

■ **INHABILITACIÓN EUROPEA.** Además, la actual normativa comunitaria cubre algunos de los más frecuentes y fatales motivos de accidente, como el exceso de velocidad o el alcohol. Es decir, la comisión de uno de estos delitos puede dar lugar a la

inhabilitación del conductor en toda la Unión sin importar en donde lo haya cometido. Pero, la Comisión propone



Se incluye en la propuesta Una valoración más específica de la actitud física del conductor, teniendo en cuenta los avances en el tratamiento médico de enfermedades como la diabetes.



Para la obtención de los carnés de conducir, se tendrá que incluir formación específica de las nuevas tecnologías como la electromovilidad.

Europa si el conductor ha cometido el delito de tráfico en un estado miembro diferente al que emitió su carné de conducir.

Esta propuesta que hace la Comisión incluye los delitos de tráfico graves como la velocidad excesiva, conducción bajo los efectos del alcohol o drogas, o causar la muerte o serias heridas como resultado de una infracción de tráfico.

Actualmente, esta propuesta está siendo considerada por el Parlamento Europeo y el Consejo bajo un procedimiento legislativo ordinario. ■



La propuesta incluye que la tolerancia en cuanto al alcohol sea cero con los conductores noveles durante los dos primeros años tras la obtención del carné de conducir.

ampliar este alcance a las infracciones de tráfico siguientes:

- No guardar suficiente distancia de seguridad con el vehículo precedente.
- Aparcamiento peligroso.
- Adelantamiento peligroso.
- Cruzar una o más líneas continuas.
- Conducción en dirección incorrecta.
- No respetar las normas de uso en los corredores de emergencia.
- Conducir un vehículo con exceso de peso.

La incorporación de estas infracciones ayudará a reducir la impunidad de los infractores que las cometan y mejorará

la capacidad de los estados miembros para penalizar a los infractores de otro estado miembro. También asegurará un trato igual para los infractores residentes y no residentes.

Un portal IT exclusivo proporcionará a los ciudadanos un fácil acceso a la información sobre las normas de seguridad en carreteras en cada estado miembro y, a la vez, les permitirá pagar cualquier multa directamente.

■ **FIN A LA IMPUNIDAD TRANSFRONTERIZA EN DELITOS DE TRÁFICO.** Para prevenir la impunidad de los infractores de las normas de tráfico, se establecerá un nuevo sistema que permitirá la inhabilitación de un conductor en todo el territorio de la Unión cuando haya cometido un delito de tráfico en el territorio de un estado y este decida inhabilitarlo.

Disponer de un registro de todos los infractores de tráfico con acceso a todos los estados miembros es esencial para la seguridad en las carreteras. Sin embargo, bajo las normas actuales, cuando un delito grave termina con una inhabilitación para conducir, no puede aplicarse esta inhabilitación en toda la Unión

UNA WEB EXCLUSIVA PROPORCIONARÁ UN FÁCIL ACCESO A LA INFORMACIÓN SOBRE LAS NORMAS DE SEGURIDAD EN CARRETERA DE CADA ESTADO MIEMBRO



Saber cómo actuar cuando en la vía se encuentran otros usuarios vulnerables como los ciclistas debe ser también parte de la formación que reciban los conductores.

MAN VAN DAY Valencia



MAN TGE

“el camión más pequeño de MAN”

Cuando están próximas a alcanzarse las 100.000 unidades vendidas de la MAN TGE desde su lanzamiento en abril de 2017, MAN Truck&Bus ha realizado un evento en Valencia, MAN VAN DAY, para exhibir la fuerza, la amplitud de gama, la flexibilidad y las novedades que la TGE va a incorporar en 2023, como una nueva versión de tracción trasera y rueda sencilla, una transmisión automática de ocho velocidades y un motor de 202 CV.

En abril de 2017 se lanzó la MAN TGE, que se produce en la planta polaca del grupo en Wrzesnia, y muy pronto, ya en 2023, la MAN TGE número 100.000 saldrá de esta línea de producción. En 2022, MAN ha padecido la falta de aprovisionamiento por la guerra en Ucrania, además de la crisis de semiconductores preexistente, lo que ha provocado retrasos en la producción de la TGE, que ha causado que no se hayan podido entregar todas las unidades pedidas, pero, como esta situación se va resolviendo gracias a la diversificación establecida por el fabricante alemán, MAN Truck&Bus confía en unos muy buenos resulta-

MAN HAN VENDIDO 100.000 UNIDADES DE LA TGE DESDE SU LANZAMIENTO EN ABRIL DEL AÑO 2017



Este año MAN matriculará la unidad 100.000 de la TGE, tras seis años en el mercado.

dos de la TGE en 2023, en palabras de Daniel Holbein, jefe de ventas de furgonetas.

Los pedidos ya firmes de la TGE avalan estas previsiones y las innovaciones que se van a introducir en el producto en 2023 también: como una tracción trasera con rueda sencilla y transmisión automática de ocho velocidades, una tracción permanente gracias a un sistema de la compañía Oberaigner, un motor de 202 CV, una nueva suspensión neumática y nuevas ofertas de bases para campers.

Y todo esto lo hemos podido ver y experimentar de primera mano en el MAN VAN DAY (Día de la Furgoneta



MAN ha trabajado mucho en los carrozados de fábrica de la TGE ofreciendo una amplia gama de soluciones carrozadas que varían en función de los mercados. En variantes ligeras o pesadas la versatilidad alcanza a todas las aplicaciones de transporte.

MAN) celebrado en Valencia, donde además de estas novedades, hemos conducido y comprobado la eficacia de los sistemas de seguridad activa y los asistentes a la conducción, así como la fiabilidad de sus tracciones 4x4; hemos conocido una amplia gama de vehículos ya carrozados desde fábrica, o lo que es lo mismo, MAN TGE listas para ser entregadas al cliente y empezar a trabajar desde el primer día, disponibles según los mercados.

La oferta de TGE que el fabricante alemán tiene en 2023 incluye los siguientes modelos:

- Tracción delantera y 4x4 con una MMA hasta 3,5 Tn que puede homologarse como vehículo ligero o pesado.

- Tracción trasera con rueda sencilla con homologación de vehículo pesado. Esta es una de las novedades 2023 de la MAN TGE.

- Tracción trasera y neumático doble con una MMA entre 5 y 5,5 Tn. Se homologa solo como vehículo pesado.

Los motores que están disponibles para la TGE es el motor de dos litros turbodiésel en diferentes niveles de

potencia: de 102 a 177 CV para las TGE "ligeras", con un motor de 140 CV como el más vendido, como sucede en la TGE "pesada" que tiene en opción potencias de 140 y 163 CV y el más vendido es el de 140 CV. Hasta un 40% de las TGE que se venden cuentan con este motor. En cuanto a transmisión, la más demandada (hasta en un 57% de las ventas de TGE) es la transmisión automática de ocho velocidades.

■ TRACCIÓN TRASERA CON RUEDAS SENCILLAS.

La tracción trasera es más adecuada para vehículos carrozados en el entorno de 3,5 Tn. al permitir una mayor distribución de la carga en la parte posterior, donde tiende a situarse en este tipo de vehículos. Si a la tracción trasera con ruedas sencillas, le añadimos la nueva caja automática, obtenemos también una mayor tracción, incluso con un remolque añadido.

Todo lo anterior hace que la TGE con tracción trasera sea más apta para carrozado que la tracción delantera,

porque, además, al disponer más peso sobre el eje trasero se mejora la tracción. Este modelo con rueda sencilla también mejora el coste de propiedad ya que tiene menos costes de mantenimiento frente a la versión de tracción trasera y rueda gemela.

■ **TRACCIÓN TOTAL INTELIGENTE.** En 2022 MAN vendió 3.540 TGE con tracción total, lo que representa el 17% del total de las ventas anuales.

MAN ANUNCIA DOS NOVEDADES MÁS PARA FINALES DE 2023: UN MOTOR DE 202 CV Y UNA SUSPENSIÓN NEUMÁTICA CON DIFERENTES MODOS DE CONDUCCIÓN



Un 17% de las unidades que vende MAN de la TGE son versiones 4x4. Este año, MAN ofrecerá una tracción total permanente del fabricante Oberaigner.

Tracción total permanente

Además de esta variante “básica” de tracción total o 4x4, está también la **TGE 4x4 con tracción trasera en la que MAN Individual** (el departamento de MAN Truck&Bus que “personaliza” los vehículos a demanda del cliente) **instala un sistema de la compañía Oberaigner.**

El resultado es una tracción total permanente con **una distribución de par de 42% a 58% (eje delantero/eje trasero).** Esta tracción permanente para la TGE **estará disponible en el tercer trimestre de 2023.** Podrá pedirse de fábrica para una TGE con una MMA de 4 o 5,5 Tn. El

motor cuenta con 160 CV (120 kw) y una caja manual de seis velocidades o una automática de ocho velocidades.

MAN TGE “el camión más pequeño de MAN”

El hecho de que la TGE 4x4 salga con una carrocería instalada del concesionario es parte del éxito de este producto en un mercado tan competitivo, ya que el 30% de las mismas se han vendido carrozadas. Esta opción es muy apreciada por clientes del sector construcción o emergencias. También por los que optan por la TGE como autocaravana.

El modelo básico TGE 4x4 parte de una tracción delantera que reparte potencia al eje trasero cuando es necesaria gracias a un embrague multidisco: el par, que normalmente se reparte 100% en el eje delantero y 0% en el



Los chasis cabina en diferentes versiones carrozadas son una de las preferencias de los clientes de la TGE, pero la mejor elección es siempre una variante homologada como pesada ya que ofrece mucha más versatilidad y opciones que las variantes ligeras.



Las cajas pesadas, frigoríficas, con trampilla... prefieren variantes pesadas de la TGE, lo que implica optar por una tracción trasera, como la nueva variante de rueda sencilla.



trasero, pasa a repartirse al 50% cuando entra la tracción total. El peso máximo para esta variante va de 3,5 a 4 Tn y la oferta de motores es de 160 CV (120 kW) o 175 CV (130 kW) con una caja automática de ocho velocidades.

El responsable de esta tracción 4x4 es el embrague multidisco controlado electrónicamente que es el que decide, gracias a la información que recibe de los sensores del vehículo, cómo se reparte la tracción en función de la situación de conducción.

■ GAMA INFINITA DE CARROZADOS.

Además de las pruebas de conducción con la TGE y poner a prueba sus sistemas de seguridad y asistencia, en el Circuito Ricardo Tormo de Valencia el fabricante alemán contó con

un amplio despliegue de las infinitas variantes de carrozado de fábrica con las que cuenta. Eso sí, no todas están disponibles en todos los mercados, como es lógico. Las necesidades y peculiaridades de cada mercado importan a la hora de buscar acuerdos con carroceros en los diferentes países.

La calidad MAN de las TGE carrozadas de fábrica ha alcanzado tal nivel de penetración que el 30% de las unidades que se venden, salen ya carrozadas: para diferentes soluciones de transporte de pasajeros, modelos combi, vehículos para personas de movilidad reducida, construcción, furgón-taller, caja cerrada, frigorífico, plataformas con equipamiento o basculantes... Además, MAN Individual VAN propone una solución personal-

UN 30% DE LAS TGE QUE VENDE MAN EN EUROPA SON VEHÍCULOS CARROZADOS DE FÁBRICA



Los diferentes sistemas de asistencia a la conducción juegan un papel importante en la TGE como pudimos comprobar en diferentes pruebas de conducción con suelo mojado, etc. en el Circuito Ricardo Tormo de Valencia.



La variante ligera, con tracción delantera permite carrozados funcionales como este furgón o más específicos como el vehículo de bomberos.



zada también a los clientes de furgonetas. MAN Individual VAN propone soluciones a medida para requerimientos de determinados mercados o bien para requerimientos específicos de un cliente. La ventaja es que el vehículo sale con todo el equipamiento elegido de la fábrica de MAN y solo hay un interlocutor: MAN. La oferta MAN Individual incluye TGE carrozadas para construcción, pasajeros, mercancías general, bases de camper, vehículos contra incendios... En 2022, se vendieron 1.200 TGE modificadas por MAN Individual.

En cuanto a la TGE idónea para carrozar todo depende que qué se quiera: puede carrozarse sobre la TGE de tracción delantera, pero siempre con muchas más limitaciones en cuanto a variantes de carrozados, porque hay que sujetarse a unos pesos y dimensiones específicos para que el vehículo mantenga la homologación de "vehículo ligero". La nueva TGE de tracción trasera y rueda sencilla, o bien la TGE de tracción delantera pero homologada como vehículo pesado, permiten un

amplísimo abanico de posibilidades de carrozado frente a la TGE de tracción delantera y homologación ligera, sin incrementar de forma significativa los costes de propiedad del cliente.

■ **LA DIGITALIZACIÓN EN LA TGE.** MAN Truck&Bus ha liderado la carrera por la digitalización de sus vehículos y la TGE no iba a quedar fuera. Ya en la IAA, en octubre de 2022, el fabricante alemán presentó soluciones digitales para la más pequeña de la gama.

MAN Now permite actualizaciones en remoto del software de la TGE sin tener que pasar por el taller; permite disponer de funciones como MAN EfficientRoute con mapas siempre actualizados e información de tráfico en tiempo real.

Para poder beneficiarse de estas funciones de digitalización, la TGE debe llevar instalada la MAN Telematic Box y el sistema de infoentretenimiento MAN Media Van Business Navigation.

La digitalización permite beneficiarse del servicio de mantenimiento

proactivo MAN ServiceCare, que advierte las averías antes de que se produzcan y lleva a cabo la gestión del mantenimiento de la furgoneta.

Y también desde la IAA está disponible para los clientes de la TGE la aplicación gratuita MAN Driver App, que puede descargarse gratis desde Aple Store o Google Play, y que permite acceder a informes de daños en caso de avería; la llamada a MAN Mobile 24, búsqueda de concesionarios o tutoriales de video con expertos MAN. ■

EL 17% DE LAS VENTAS ANUALES DE LA TGE SON VEHÍCULOS CON TRACCIÓN 4X4



Las variantes camper son otro de los éxitos de la TGE.

Continental VDO ■ Digitalización y modernización del transporte

Continental incluye en las ayudas Next Generation el tacógrafo inteligente de segunda generación y la gestión de datos del tacógrafo

Continental Automotive Spain, apoyándose en su red de talleres como proveedores de servicio, ha sido autorizado como agente digitalizador y modernizador del nuevo programa de ayudas Next Generation para promover la innovación de las empresas de transporte de viajeros y mercancías. Esta autorización habilita a Continental Automotive Spain y su red en agentes modernizadores para que puedan solicitar el acceso a subvenciones que tengan como objetivo la transformación digital de las empresas de transporte.



En concreto, Continental ha incluido en las ayudas *Next Generation* la adquisición e instalación del tacógrafo inteligente de segunda generación y la gestión de datos del tacógrafo.

En relación con el tacógrafo inteligente de segunda generación, que deben llevar los vehículos nuevos que se entreguen a partir de agosto de 2023, hay que tener en cuenta que la normativa europea exige que los camiones con tacógrafo de disco o tacógrafo digital reemplacen ese tacógrafo por un tacógrafo inteligente de segunda generación antes de que finalice 2024 para poder hacer internacional.

Unos meses después esta obligación se extiende a los camiones que tengan un tacógrafo inteligente de primera generación (el que se monta desde hace unos años en los vehículos nuevos), con

del 21 de agosto de 2025 como fecha tope para realizar el cambio. El acceso a las ayudas que proporciona Continental, a través del Cheque moderniza, incluye la adquisición y montaje del tacógrafo y el sensor, revisión periódica, software para archivo y formación y atención técnica.

■ **TAMBIÉN GESTIÓN DE FLOTAS.** Además, *Continental Automotive* también está reconocido como agente modernizador en una categoría que hace referencia a sistemas de gestión de transporte para la descarga remota de los datos del tacógrafo, software legal del tacógrafo, sistemas de localización y gestión de flotas. Esta designación supone que los transportistas que implanten el software de gestión de datos del tacógrafo *VDO Fleet* de *Continental Automotive* podrán

igualmente acceder a subvenciones para su adquisición. Se estima que, como máximo a partir de finales de mayo, los transportistas podrán poner en marcha la solicitud de las ayudas a través de *Continental Automotive*, que se encargarán de tramitar toda la documentación ante las comunidades.

Como proveedores del servicio, se encargarán tanto de gestionar el Cheque Moderniza como la presentación de la documentación a las comunidades autónomas, quienes serán las que entreguen y otorguen las ayudas previamente a la instalación del producto. Aunque todas las empresas con menos de 50 vehículos que estén interesadas, ya pueden realizar su reserva a través de la página web de Continental. ■

Restricciones 2023

a la circulación de vehículos de mercancías
por tramos de carreteras



Consigue con
Fenadismer

16 cts/L
dto



- Si ya eres cliente, consulta los precios y las estaciones Galp en nuestra plataforma y App Flotas Galp.
- Si todavía no lo eres, solicita tu tarjeta Galp Flota Corporate en tu asociación o en el teléfono de Fenadismer 914 676 704.



Restricciones a la circulación establecidas por la DGT

Resolución de 23 de enero de 2023, de la Dirección General de Tráfico, por la que se establecen medidas especiales de regulación de tráfico durante el año 2023.

La resolución se publicó en el [BOE número 23](#), el viernes 27 de enero de 2023.

Mercancías en general

Se prohíbe la circulación a los vehículos o conjuntos de vehículos de más de 7,5 toneladas de MMA o MMC en los tramos y durante los días y horas que se indican en los mapas adjuntos.

Exenciones

Quedan exentos de esta prohibición, los siguientes vehículos y conjunto de vehículos de cualquier masa máxima autorizada:

- Transporte de ganado vivo.
- Transporte de mercancías perecederas, entendiéndose como tales las recogidas en el anejo 3 del Acuerdo Internacional sobre el transporte de mercancías perecederas (ATP) así como las frutas y verduras frescas, en vehículos que satisfagan las definiciones y normas expresadas en el anejo 1 del ATP. En todo caso, la mercancía perecedera deberá suponer al menos la mitad de la capacidad de carga útil del vehículo u ocupar la mitad del volumen de carga útil del vehículo.
- Vehículos de la Sociedad Estatal Correos y Telégrafos, Sociedad Anónima, destinados al transporte de envíos postales dentro del ámbito de la prestación del servicio postal universal, de lunes a viernes, ambos incluidos.
- En periodo de campaña de vialidad invernal, aquellos que transporten fundentes para asegurar el correcto mantenimiento de la vialidad de las carreteras.
- Vehículos de auxilio en vías públicas.

Mercancías peligrosas

Se prohíbe la circulación de los vehículos que deban llevar los paneles naranja según el ADR (Acuerdo Europeo sobre el Transporte de Mercancías Peligrosas por Carretera) en los siguientes días y fechas:

Fines de semana y festivos

- Los domingos y los días festivos de ámbito nacional o de ámbito autonómico, desde las 8:00 hasta las 24:00 horas dentro de la circunscripción correspondiente, nacional o de comunidad autónoma.
- Los miércoles o jueves vísperas de días festivos de ámbito nacional, desde las 16:00 hasta las 24:00 horas. En caso de coincidir varios días festivos consecutivos, incluidos los domingos, dentro del ámbito territorial correspondiente, las restricciones se aplicarán en el primero de ellos solamente desde las 8:00 hasta las 15:00 horas, y en el último la correspondiente a domingo o día festivo, quedando el resto de los días festivos sin restricción. Además, en la víspera del primer día festivo, distinta de sábado, se aplicará la restricción desde las 16:00 hasta las 24:00 horas.

Fechas concretas, en todas las carreteras, los días:

- Domingo 9 de abril, de 8:00 a 24:00 horas.
- Lunes 10 de abril, de 8:00 a 24:00 horas, solo en Castilla-La Mancha y Región de Murcia.

- Martes 1 de agosto, de 8:00 a 15:00 horas.

Tampoco pueden circular en los horarios y por los tramos de las carreteras incluidos en la siguiente tabla:

Tramos con limitación horaria para vehículos de mercancías peligrosas

| Carretera | Tramo (kms.) | Lugar | Horario restringido |
|-----------------------|-------------------------------|------------------------------|--|
| MADRID | | | |
| M-40 (creciente) | 46 al 57 | Túneles del Pardo | Laborables 7:00 a 10:00 |
| M-40 (decreciente) | 57 al 46 | Túneles del Pardo | Laborables 18:00 a 21:00 |
| M-40 (decreciente) | 25 al 9 | De A-42 a A-2 | Laborables 7:00 a 10:00 |
| M-40 (creciente) | 9 al 25 | De A-2 a A-42 | Laborables 18:00 a 21:00 |
| M-50 (creciente) | 68,9 al 74,1 | Túnel Boadilla-Valdepastores | Laborables 7:00 a 10:00 |
| M-50 (decreciente) | 77,7 al 72,7 | Túnel Boadilla-Valdepastores | Laborables 18:00 a 21:00 |
| M-111 | 1,1 al 5 | Túnel Barajas | Todos los días 6:00 a 23:00 |
| SORIA | | | |
| N-234 | 352,8 al 361 | Soria | 4, 11 y 30 junio 8:00 a 23:00 |
| HUESCA | | | |
| N-330 | 666,7 al 672,5 | Túnel de Somport Canfranc | Resol. DGT - 2 sept. 2010 BOE 15 sept. 2010 |
| SEVILLA-HUELVA | | | |
| N-433 | 35,4 al 104,2 enlace N-435 | El Garrobo-Jabugo | Sábados noviembre y diciembre 11:00 a 22:00 |
| CÁDIZ | | | |
| CA-36 | 2,3 al 6 | Puente José León Carranza | Todos los días 0:00 a 24:00 |

- Cuando el vehículo supere las 7,5 toneladas de MMA o MMC se les aplican las mismas restricciones que a los vehículos de carga general que superan ese peso.

Itinerarios

Los itinerarios que deben utilizar los vehículos para el transporte de mercancías peligrosas se guiarán por lo establecido en el artículo 5 del Real Decreto 97/2014, de 14 de febrero, por el que se regulan las operaciones de transporte de mercancías peligrosas por carretera en territorio español. Entre otras cuestiones, se señala lo siguiente:

- **En desplazamientos para distribución y reparto** de la mercancía peligrosa a sus destinatarios finales o consumidores: Se utilizará el itinerario más idóneo, tanto en relación con la seguridad vial como con la fluidez del tráfico, recorriendo la mínima distancia posible a lo largo de carreteras convencionales, hasta el punto de entrega de la mercancía. Deberán utilizarse inexcusamente las circunvalaciones, variantes o rondas exteriores a las poblaciones si las hubiere, y en caso de existir más de una se circulará por la más exterior a la población, pudiendo entrar en el núcleo urbano únicamente para realizar las operaciones de carga y descarga, y siempre por el acceso más próximo al punto de entrega salvo por causas justificadas de fuerza mayor.
- **En otro tipo de desplazamientos.** Si los puntos de origen y destino del desplazamiento se encuentran incluidos dentro de la RIMP, Red de Itinerarios para Mercancías Peligrosas, que figura en la [Resolución](#) por la que se establecen medidas es-

GALICIA – ASTURIAS

- 1 **A-54** Del km. 67 (Arzúa) al km. 93 (Santiago).
- 2 **N-547** Del km. 48 (Melide) al km. 68 (Arzúa).
- 3 **SC-11** Del km. 0 (Santiago acceso AP-9) al km. 2,1 (Santiago).
- 4 **SC-20** Del km. 0 (circunvalación Santiago) al km. 10,5 (Milladoiro).
- 5 **AC-841** Del km. 0 (Santiago) al km. 15 (Pontevea).
- 6 **AC-543** Del km. 0 (Santiago) al km. 14 (Brión).
» Ambas direcciones:
De 14 a 24 horas: lunes 24 julio y martes 25 julio.



- 7 **N-634** Del km. 327 (Lloio-Ribadesella) al km. 382 (Lieres-Pola de Siero).
- 8 **N-625** Del km. 155 (Cangas de Onís) al km. 162 (Arriondas).
» Ambas direcciones:
De 7 a 24 horas: sábado 5 agosto.

LEYENDA

Vías SIN restricciones

-  Autopista de peaje
-  Carretera nacional
-  Autovía
-  Otras carreteras

Vías CON restricciones

-  Autopista de peaje
-  Carretera nacional
-  Autovía
-  Otras carreteras

peciales de regulación de tráfico, los vehículos que las transporten, deberán utilizarlos obligatoriamente en su recorrido. Si uno de esos puntos, o ambos, quedan fuera de la RIMP los desplazamientos deberán realizarse por aquellas vías que permitan acceder a dicha Red por la entrada o salida más próxima en el sentido de la marcha, con objeto de garantizar que el recorrido por vías de calzada única sea el más corto posible.

- El tránsito por vías distintas de las aquí señaladas requerirá que el itinerario no discorra por travesías o lo haga por las de menor peligrosidad, -de acuerdo con la intensidad, clasificación y distribución del tráfico, el tamaño del núcleo urbano, la configuración urbanística, y el trazado y regulación de las mismas-, y además, la previa comunicación con, al menos, veinticuatro horas de antelación al Centro de Gestión de Tráfico de la zona afectada, quien coordinado con el Sector de la Agrupación de Tráfico de la Guardia Civil, confirmará si procede la utilización de la nueva ruta.

- Asimismo, se permitirá abandonar la RIMP por la salida más próxima, en aquellos desplazamientos cuyo destino u origen sea la residencia habitual del conductor; para efectuar los descansos diario o semanal; para la realización de operaciones de reparación, mantenimiento del vehículo o para acceder a la base de la empresa transportista, siempre y cuando, en todo caso, se cumplan las condiciones de seguridad y protección establecidas en el ADR.

Exenciones

Sin embargo, lo dispuesto en los párrafos anteriores no será de aplicación cuando el transporte se realice de acuerdo con

alguna de las exenciones recogidas en el ADR por razón del cargamento, cantidad o tipo de transporte.

También quedan exentos de estas prohibiciones los vehículos que transporten las siguientes materias, según las condiciones previstas en el ADR para cada producto: gases licuados de uso doméstico, combustibles para estaciones de servicio, ferrocarril, buques o aeropuertos, gasóleos de calefacción, gases para centros sanitarios o asistencia domiciliaria.

Y pueden ser eximidos mediante autorización especial los transportes de: pirotecnia, aprovisionamiento de centros industriales o sanitarios, transporte de mm.pp. hacia puertos o aeropuertos, además de otras materias afectadas por alguna circunstancia de carácter excepcional.

Vehículos especiales y vehículos que precisan autorización complementaria

Los vehículos especiales y vehículos que precisan autorización complementaria de circulación al superar, por sus características técnicas o por razón de la carga indivisible transportada, los valores de las masas o dimensiones máximas permitidas no pueden circular:

- Durante los días y horas y por los tramos que se indican en los mapas con las prohibiciones para los vehículos de mercancías en general de más de 7.500 kilogramos de MMA o MMC.
Fines de semana y festivos:

- Los domingos y festivos de ámbito nacional o autonómico, desde las 8:00 hasta las 24:00 horas dentro de la circunscripción correspondiente, nacional o de comunidad autónoma.

CASTILLA-LEÓN – MADRID

1 N-122 Del km. 466 (Zamora A-11) al km. 538 (Trabazos, frontera Portugal).

» Ambas direcciones:

De 15 a 24 horas: viernes 31 marzo - domingo 2 abril - miércoles 5 abril - domingo 9 abril - lunes 10 abril - viernes 28 abril - martes 2 mayo - domingos y festivos del 2 julio al 10 septiembre - martes 25 julio - viernes 28 julio - viernes 11 agosto - miércoles 11 octubre - martes 5 diciembre - domingo 10 diciembre.

De 0 a 24 horas: jueves 6 abril - sábado 29 abril.

De 16 a 23 horas: lunes 1 mayo.

De 8 a 15 horas: sábado 29 julio - jueves 12 octubre - miércoles 6 diciembre.

De 8 a 24 horas: domingo 15 octubre - miércoles 1 noviembre.

2 N-631 Del km. 0 (San Cebrián de Castro N-630) al km. 57 (Rionegro del Puente N-525).

» Ambas direcciones:

De 0 a 24 horas: viernes 31 marzo - domingo 2 abril - jueves 6 abril - domingo 9 abril - lunes 10 abril - sábado 29 abril - lunes 1 mayo - martes 2 mayo - viernes, sábados y domingos de junio - sábados, domingos y festivos de julio y agosto - martes 25 julio - viernes 28 julio - sábado 12 agosto - jueves 12 octubre - domingo 15 octubre - miércoles 1 noviembre - miércoles 6 diciembre - domingo 10 diciembre.

De 15 a 24 horas: miércoles 5 abril - viernes 28 abril - viernes 11 agosto - miércoles 11 octubre - martes 5 diciembre.



4a A-6 Del km. 269 (Benavente A-66/A-52) al km. 123 (Arévalo). Dirección Madrid:

De 16 a 23 horas: domingo 9 abril - martes 15 agosto.

4e A-6 Del km. 184 (Tordesillas enlace A-62) al km. 123 (Arévalo). Dirección Madrid:

De 16 a 23 horas: lunes 20 marzo - martes 2 mayo - lunes 15 mayo - domingo 15 octubre - domingo 10 diciembre.

4e AP-6/A-6 Del km. 61,3 (San Rafael) al km. 182 (Tordesillas enlace A-62).

» Dirección Tordesillas:

De 16 a 22 horas: miércoles 5 abril.

De 7 a 15 horas: jueves 6 abril.

5a N-VI Del km. 110 (Adanero) al km. 42,5 (Collado-Villalba).

4b A-6 Del km. 123 (Arévalo) al km. 110 (Adanero).

6a AP-6 Del km. 110 (Adanero) al km. 60,5 (San Rafael).

4c A-6 Del km. 22,3 (Las Rozas enlace M-50) al km. 6,8 (Madrid).

7 AP-51 Del km. 104,8 (Ávila) al km. 81,8 (enlace AP-6).

8 N-110 Del km. 246 (Berrocalejo-Aragona) al km. 228 (Villacastín AP-6).

9 AP-61 Del km. 88,55 (Segovia) al km. 61,5 (enlace AP-6).

10 N-603 Del km. 74,9 (Otero de los Herreros) al km. 64 (San Rafael AP-6).

11 M-501 Del km. 59,5 (S. Martín de Valdeiglesias) al km. 0 (enlace M-40).

» Entrada Madrid:

De 16 a 24 horas (de 16 a 22 horas en la M-501): lunes 20 marzo - domingo 9 abril - martes 2 mayo - lunes 15 mayo - domingo 15 octubre - domingo 10 diciembre.

De 21 a 23 horas: todos los domingos y festivos nacionales o autonómicos entre 2 julio y 10 septiembre.

De 18 a 24 horas: martes 15 agosto.

3a A-62 Del km. 113 (Cabezón de Pisuerga) al km. 151 (Tordesillas).

» Dirección Portugal:

De 16 a 23 horas: miércoles 5 abril - viernes 28 abril.

De 8 a 14 horas: jueves 6 abril.

3b A-62 Del km. 155 (Tordesillas enlace A-6) al km. 125 (Valladolid).

» Dirección Burgos:

De 16 a 23 horas: domingo 9 abril - domingo 15 octubre -

domingo 10 diciembre.

12a A-1 Del km. 11,8 (enlace M-40) al km. 50 (Venturada).

» Salida Madrid:

De 16 a 22 horas: viernes 17 marzo - miércoles 5 abril - viernes 28 abril - viernes 28 julio - viernes 11 agosto - miércoles 11 octubre - martes 5 diciembre.

De 8 a 15 horas: sábado 18 marzo - sábado 29 abril - sábado 29 julio - sábado 12 agosto - jueves 12 octubre - miércoles 6 diciembre.

De 7 a 15 horas: jueves 6 abril.

12b A-1 Del km. 118,3 (Boceguillas) al km. 11,8 (enlace M-40).

» Entrada Madrid:

De 16 a 22 horas: lunes 20 marzo - domingo 9 abril - martes 2 mayo - lunes 15 mayo - domingo 15 octubre - domingo 10 diciembre.

De 21 a 23 horas: todos los domingos y festivos nacionales o autonómicos entre el 2 julio y el 10 septiembre.

De 18 a 24 horas: martes 15 agosto.

4d 6b A-6/AP-6 Del km. 11,65 (enlace M-40) al km. 61,3 (San Rafael).

5b N-VI Del km. 42,5 (Collado-Villalba) al km. 62,5 (San Rafael).

11 M-501 Del km. 4 (enl. M-50) al km. 59,5 (S. M. de Valdeiglesias).

» Salida Madrid:

De 16 a 22 horas: viernes 17 marzo - miércoles 5 abril - viernes 28 abril - viernes 28 julio - viernes 11 agosto - miércoles 11 octubre - martes 5 diciembre.

De 8 a 15 horas: sábado 18 marzo - sábado 29 abril - sábado 29 julio - sábado 12 agosto - jueves 12 octubre - miércoles 6 diciembre; **en la M-501 de 8 a 13 horas, excepto los sábados 29 abril y 12 agosto que la restricción es de 8 a 15 horas como en las otras carreteras.**

De 7 a 15 horas: jueves 6 abril.

- Los miércoles o jueves vísperas de días festivos de ámbito nacional, desde las 16:00 hasta las 24:00 horas. En caso de coincidir varios días festivos consecutivos, incluidos los domingos, dentro del ámbito territorial correspondiente, las restricciones se aplicarán en el primero de ellos solamente desde las 8:00 hasta las 15:00 horas, y en el último la correspondiente a domingo o día festivo, quedando el resto de los días festivos sin restricción. Además, en la víspera del primer día festivo, distinta de sábado, se aplicará la restricción desde las 16:00 hasta las 24:00 horas.

Fechas concretas, en todas las carreteras, los días:

- Domingo 9 de abril, de 8:00 a 24:00 horas.
- Lunes 10 de abril, de 8:00 a 24:00 horas, solo en Castilla-La Mancha, Madrid, Región de Murcia y provincia de Jaén.
- Martes 1 de agosto, de 8:00 a 15:00 horas.

Otras restricciones

Los vehículos especiales y vehículos que precisan autorización complementaria de circulación también tienen restringida la circulación los días laborables (excepto en el mes de agosto), excepto las grúas de elevación de más de cinco ejes, entre las 7:00 y las 9:00 horas por la mañana en sentido entrada y entre las 18:00 y las 21:00 horas en sentido salida, por diferentes tramos de las autovías y principales vías de acceso a Madrid capital (A-1, A-2, A-3, A-4, A-42, A-5, A-6, M-607, M-501, M-505, M-506) y por las carreteras de circunvalación M-40, M-45 y M-50 en ambos sentidos en esas mismas franjas horarias -consultar la [Resolución](#)-.

Tampoco pueden circular, excepto las grúas de elevación de más de cinco ejes:

- en Sevilla, por la SE-30 entre los km. 10 y 12 en ambos sentidos, entre las 7:00 y las 10:00 horas y entre las 13:00 y las 16:30 horas, durante todo el año;
- en Soria, en la N-234, entre los km. 352 y 361 en ambos sentidos, de 8:00 a 23:00 horas los días 4, 11 y 30 de junio.
- en Granada, la GR-30 entre los km. 0 al 26,8, las 24 horas.

Exenciones

Estas restricciones no se aplicarán a los siguientes vehículos:

- Vehículos que, en función de su urgente utilización en labores de prevención y extinción de incendios, protección del medio ambiente, mantenimiento de las condiciones de vialidad de las carreteras y salvamento de vidas humanas, tengan que ineludiblemente circular en el horario restringido. Para ello, en el momento de inicio del desplazamiento, se comunicará al Centro de Gestión de Tráfico de la zona afectada, el número de autorización complementaria o, en su defecto la matrícula del vehículo, así como el servicio urgente a realizar e itinerario que seguirán desde su origen hasta el lugar de destino.
- La maquinaria agrícola y la de obras o servicios, siempre que no precise autorización complementaria de circulación, solo está afectada por las restricciones establecidas para los vehículos que superan los 7.500 kilogramos de MMA o MMC.
- Vehículos especiales al servicio de auxilio en carretera.
- Las grúas de elevación de hasta cinco ejes incluidos están exentas de cumplir las restricciones específicas para vehículos especiales tanto en los días laborales en el acceso a las

ciudades como las de los días domingo 9 y lunes 10 de abril y martes 1 de agosto.

- En el caso de siniestros que requieran la urgente e inmediata presencia de maquinarias de servicios automotriz y grúas de elevación en el lugar del suceso, comunicarán al Centro de Gestión de Tráfico de la zona afectada, el número de autorización complementaria o, en su defecto, matrícula del vehículo, así como el itinerario que seguirán de origen a lugar de destino.

Medidas en circunstancias excepcionales

Medidas de regulación por fenómenos meteorológicos adversos. Ante fenómenos meteorológicos adversos, se podrá restringir la circulación de determinados tipos de vehículos, sin perjuicio de la obligación que incumbe a los conductores de camiones, con una MMA superior a 3,5 toneladas y conjuntos de vehículos, de circular obligatoriamente por el carril derecho, así como la de no efectuar adelantamientos ni rebasamientos en los casos de nieve, hielo, baja visibilidad por niebla o viento fuerte.

Medidas de regulación por elevada concentración de vehículos. Se podrán establecer medidas de regulación excepcionales por elevada concentración de vehículos en determinados lugares de especial protección, acontecimientos deportivos y otros eventos. Estas medidas excepcionales se señalarán de manera adecuada en la vía y serán publicadas en la [página web de la DGT](#) con una antelación mínima de un mes.

Mejora de la seguridad vial de tramos con elevada siniestralidad

Para garantizar la seguridad vial, movilidad y fluidez de la circulación, y debido a la peligrosidad intrínseca de la carga de ciertos vehículos, se dictan restricciones que afectan a la circulación de determinados vehículos o conjuntos de vehículos de transporte de mercancías con la finalidad de disminuir su siniestralidad y mejorar la seguridad vial de todos los usuarios. Los tramos de carreteras afectados son los siguientes:

Tramos de carretera con restricciones permanentes

| Ctra. | Tramo | Vehículos |
|---------|---|----------------|
| N-340 | Km. 957 (salida 278 A-7, Nules) al km. 997 (salida 997 AP-7, Oropesa) | MMA > 7,5 ton. |
| N-340 | Km. 1.012,2 (Torreblanca) al km. 1.058,4 (líim. Castellón-Tarragona) | 4 o más ejes |
| N-124* | Km. 45,9 (límite Álava-La Rioja, Briñas) al km. 39 (Gimileo) | 4 o más ejes |
| N-232 | Km. 446,7 (Gimileo) al km. 330,8 (límite Navarra-La Rioja, Alfaro) | 4 o más ejes |
| N-121 | Km. 29,1 (Pueyo NA-6400) al km. 30,3 (Pueyo - enl. NA-8607/AP-15) - Dir. Valterra | MMA > 7,5 ton. |
| NA-6030 | Km. 18 (Tafalla) al km. 18,75 (Tafalla - enl. NA-8608) - Dir. Tafalla | MMA > 7,5 ton. |
| NA-132 | Km. 32 (Tafalla - enl. NA-8608) al km. 35 (Tafalla - enl. NA-121) - Dir. Sangüesa | MMA > 7,5 ton. |
| N-121 | Km. 37,2 (Tafalla - enl. NA-132) al km. 36,9 (Tafalla - enl. AP-15) - Dir. Noáin | MMA > 7,5 ton. |

*Excepto los vehículos cuyo origen o destino sea la localidad de Haro.

Exenciones

- Vehículos o conjunto de vehículos en los que el origen o destino de las mercancías que transportan, de acuerdo con la carta de porte o documentación equivalente a bordo, se encuentren en las localidades a las que sólo puede accederse desde los tramos restringidos, en el trayecto mínimo imprescindible debidamente justificado.
- Los vehículos dedicados al servicio de Auxilio en carretera que se encuentren en servicio.

MADRID – CASTILLA LA MANCHA

- 1a A-5** Del km. 15,6 (enlace M-50) al km. 106 (Talavera). Ambos sentidos.
2 R-5 Del km. 15 (Arroyomolinos / AP-41) al km. 30,5 (Navalcarnero). Salida Madrid.
De 16 a 22 horas: viernes 17 marzo - miércoles 11 octubre - martes 5 diciembre.
De 13 a 22 horas: miércoles 5 abril - viernes 28 julio.
De 13 a 24 horas: viernes 28 abril - viernes 11 agosto.
De 8 a 15 horas: sábado 18 marzo - sábado 29 julio - jueves 12 octubre - miércoles 6 diciembre.
De 7 a 15 horas: jueves 6 abril - sábado 29 abril - sábado 12 agosto.

- 1a A-5** Del km. 126 (Talavera) al km. 11,8 (enlace M-40). Entrada Madrid.
1a A-5 Del km. 15,6 (enlace M-50) al km. 126 (Talavera). Salida Madrid.
De 16 a 24 horas: lunes 20 marzo - martes 2 mayo - lunes 15 mayo - domingo 15 octubre - domingo 10 diciembre.
De 13 a 24 horas: domingo 9 abril.
De 18 a 24 horas: martes 15 agosto.

- 1c A-5** Del km. 75 (Maqueda) al km. 16,3 (enlace M-50). Entrada Madrid.
De 11 a 15 horas: lunes 10 abril.

- 1c A-5** Del km. 75 (Maqueda) al km. 11,8 (enlace M-40). Entrada Madrid.
De 21 a 24 horas: domingos y festivos nacionales o autonómicos entre el 2 julio y el 10 septiembre.

- 3a A-3** Del km. 13 (enlace M-50) al km. 80,4 (Tarancón).
 » En las dos direcciones:
De 16 a 22 horas: viernes 17 marzo - miércoles 11 octubre.
De 13 a 22 horas: miércoles 5 abril - viernes 28 abril - viernes 28 julio - viernes 11 agosto.
De 8 a 13 horas: sábado 18 marzo - jueves 12 octubre.
De 7 a 15 horas: jueves 6 abril - sábado 29 abril - sábado 12 agosto.

- » Salida Madrid:
De 16 a 22 horas: martes 5 diciembre.
De 7 a 13 horas: sábado 29 julio.
De 8 a 13 horas: miércoles 6 diciembre.

- 3b A-3** Del km. 25 (Arganda enl. 25) al km. 80,4 (Tarancón). Salida Madrid.
De 16 a 24 horas: lunes 20 marzo - martes 2 mayo - lunes 15 mayo - domingo 15 octubre - domingo 10 diciembre.
De 18 a 24 horas: martes 15 agosto.

- 3c A-3** Del km. 25 (Arganda enl. 25) al km. 177 (A. Cañavate). Salida Madrid.
De 13 a 24 horas: domingo 9 abril.

- 3d A-3** Del km. 177 (Atalaya Cañavate) al km. 6,9 (enlace M-40). Entrada Madrid.
De 16 a 24 horas: lunes 20 marzo - martes 2 mayo - lunes 15 mayo - domingo 15 octubre - domingo 10 diciembre.
De 13 a 24 horas: domingo 9 abril.
De 21 a 23 horas: domingos y festivos nac. o autonóm. entre 2 julio y 10 septiembre.
De 18 a 24 horas: martes 15 agosto.

- 3e A-3** Del km. 177 (A. Cañavate) al km. 15 (enlace M-50). Entrada Madrid.
De 11 a 15 horas: lunes 10 abril.

- 8 R-3** Del km. 7,3 (enlace M-50) al km. 29,4 (Arganda). Salida Madrid.

- 4 R-4** Del km. 0 (enlace M-50) al km. 52,5 (Dos Barrios). Salida Madrid.
De 16 a 22 horas: viernes 17 marzo - miércoles 11 octubre - martes 5 diciembre.
De 13 a 22 horas: miércoles 5 abril - viernes 28 abril - viernes 28 julio - viernes 11 agosto.
De 8 a 13 horas: sábado 18 marzo - jueves 12 octubre - miércoles 6 diciembre.
De 7 a 15 horas: jueves 6 abril - sábado 29 abril - sábado 12 agosto.
De 7 a 13 horas: sábado 29 julio.

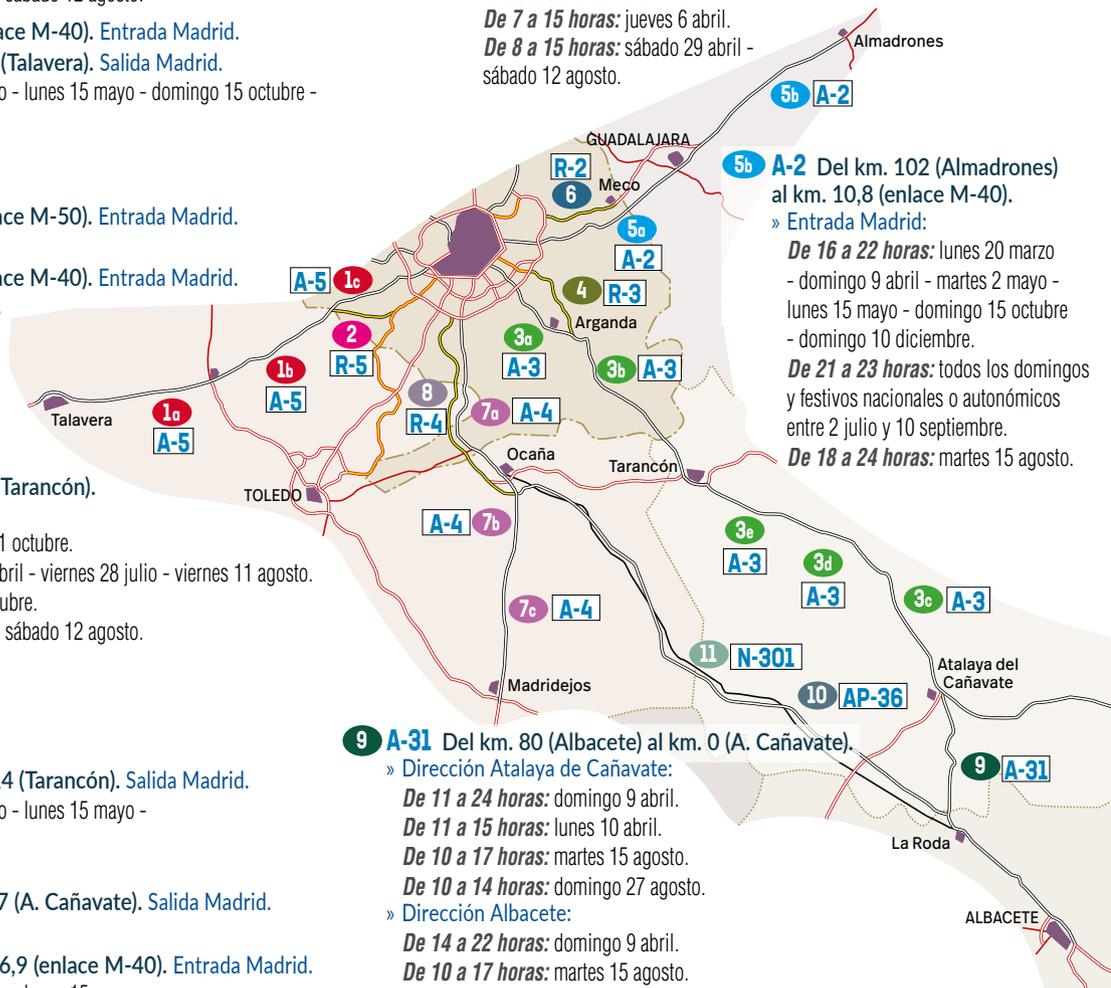
- 5a A-2** Del km. 18,3 (enlace M-45) al km. 38,7 (Meco).

- 6 R-2** Del km. 17,1 (enlace M-50) al km. 37,5 (Meco).
 » Salida Madrid:

- De 16 a 22 horas:* viernes 17 marzo - miércoles 5 abril - viernes 28 abril - viernes 28 julio - viernes 11 agosto - miércoles 11 octubre - martes 5 diciembre.
De 8 a 13 horas: sábado 18 marzo - sábado 29 julio - jueves 12 octubre - miércoles 6 diciembre.
De 7 a 15 horas: jueves 6 abril.
De 8 a 15 horas: sábado 29 abril - sábado 12 agosto.

- 5b A-2** Del km. 102 (Almadrones) al km. 10,8 (enlace M-40).
 » Entrada Madrid:

- De 16 a 22 horas:* lunes 20 marzo - domingo 9 abril - martes 2 mayo - lunes 15 mayo - domingo 15 octubre - domingo 10 diciembre.
De 21 a 23 horas: todos los domingos y festivos nacionales o autonómicos entre 2 julio y 10 septiembre.
De 18 a 24 horas: martes 15 agosto.



- 9 A-31** Del km. 80 (Albacete) al km. 0 (A. Cañavate).

- » Dirección Atalaya de Cañavate:
De 11 a 24 horas: domingo 9 abril.
De 11 a 15 horas: lunes 10 abril.
De 10 a 17 horas: martes 15 agosto.
De 10 a 14 horas: domingo 27 agosto.
 » Dirección Albacete:
De 14 a 22 horas: domingo 9 abril.
De 10 a 17 horas: martes 15 agosto.

- 10 AP-36** Del km. 147 (La Roda) al km. 0 (Ocaña). Dirección Ocaña.

- De 11 a 24 horas:* domingo 9 abril.
De 10 a 17 horas: martes 15 agosto.

- 11 N-301** Del km. 210 (La Roda) al km. 61 (Ocaña). Dirección Ocaña.
De 11 a 24 horas: domingo 9 abril.

- 7a A-4** Del km.17,3 (enlace M-50) al km. 62 (Ocaña). Salida Madrid.
De 16 a 22 horas: viernes 17 marzo - miércoles 11 octubre - martes 5 diciembre.
De 13 a 22 horas: viernes 28 abril - viernes 28 julio - viernes 11 agosto.
De 8 a 13 horas: sábado 18 marzo - jueves 12 octubre - miércoles 6 diciembre.
De 7 a 15 horas: sábado 29 abril - sábado 12 agosto.
De 7 a 13 horas: sábado 29 julio.

- 7b A-4** Del km.17,3 (enlace M-50) al km. 120 (Madridejos). Salida Madrid.
De 13 a 22 horas: miércoles 5 abril.
De 7 a 15 horas: jueves 6 abril.

- 7c A-4** Del km. 122 (Madridejos) al km. 17,1 (enlace M-50). Entrada Madrid.
De 11 a 17 horas: lunes 10 abril.

- 7c A-4** Del km. 122 (Madridejos) al km. 6,7 (enlace M-40). Entrada Madrid.
De 16 a 22 horas: lunes 20 marzo - martes 2 mayo - lunes 15 mayo - domingo 10 diciembre.
De 13 a 24 horas: domingo 9 abril.
De 18 a 24 horas: martes 15 agosto.

ARAGÓN

Huesca - Ver en el mapa de la página 16, con las restricciones en Cataluña

N-230

Del km. 64,1 (Benarre) al km. 116,1 (Santoréns).

Del km. 119,5 (Buira) al km. 120,9 (Bonansa).

Del km. 133,6 (Ginaste) al km. 149,2 (Aneto).

» Dirección Benarre:

De 13 a 19 horas: todos los domingos y festivos entre enero y 2 abril; y entre el 3 y el 17 diciembre - domingo 9 abril - lunes 10 abril - domingo 15 octubre - martes 26 diciembre.

» Dirección Francia:

De 17 a 24 horas: todos los viernes entre enero y el 24 marzo; y entre el 1 y 15 diciembre - jueves 12 octubre (solo en Aragón) - domingo 24 diciembre - domingo 31 diciembre.

De 8 a 12 horas: viernes 7 abril.

VALENCIA

12a A-3 Del km. 275 (Utiel) al km. 352 (Valencia). **Entrada Valencia.**

De 10 a 15 horas: sábado 18 marzo - sábado 29 abril.

De 13 a 22 horas: lunes 10 abril - viernes 28 abril - miércoles 11 octubre - domingo 10 diciembre.

De 16 a 22 horas: viernes 30 junio - viernes 28 julio.

De 15 a 22 horas: viernes 11 agosto.

De 14 a 22 horas: sábado 25 noviembre - domingo 26 noviembre.

12a A-3 Del km.177 (A. Cañavate) al km. 352 (Valencia). **Entrada Valencia.**

De 13 a 22 horas: lunes 1 mayo - martes 15 agosto.

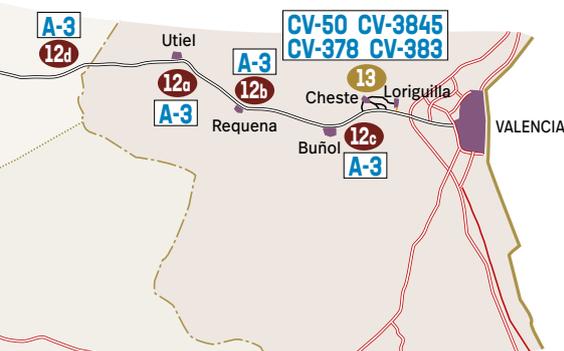
12b A-3 Del km. 352 (Valencia) al km. 292 (Requena). **Salida Valencia.**

De 16 a 22 horas: viernes 17 marzo.

De 13 a 22 horas: lunes 20 marzo - martes 2 mayo - martes 15 agosto - domingo 10 diciembre.

De 11 a 24 horas: domingo 9 abril.

De 9 a 21 horas: domingo 15 octubre.

**12c** A-3 Del km. 352 (Valencia) al km. 319 (Buñol). **Salida Valencia.**

De 7 a 14 horas: sábado 25 noviembre.

De 7 a 18 horas: domingo 26 noviembre.

13 CV-50 Del km. 72,6 (Cheste) al km. 76,2 (Cheste). **Ambos sentidos.**

De las 17 horas del viernes 24 noviembre a las 6 horas del sábado 25;

y de las 17 horas del sábado 25 noviembre a las 20 horas del domingo 26.

13 CV-378 Del km. 0 (Cheste) al km. 4,9 (Cheste). **Ambos sentidos.**

De 17 a 22 horas el viernes 24 noviembre; de 6 a 22 horas el sábado 25 noviembre;

y de 6 a 18 horas el domingo 26 noviembre.

13 CV-383 Del km. 0 (Cheste) al km. 11,6 (Loriguilla). **Ambos sentidos.**

De las 7 horas del viernes 24 noviembre a las 20 horas del domingo 26.

13 CV-3845 Del km. 0 (Cheste) al km. 3,5 (Cheste). **Ambos sentidos.**

De las 7 horas del viernes 24 noviembre a las 24 horas del sábado 25;

y de 7 a 20 horas el domingo 26 noviembre.

- Los vehículos o conjuntos de vehículos con autorización especial de circulación por razón de su carga indivisible o de sus características constructivas, cuando su itinerario incluya total o parcialmente el tramo afectado por la restricción.

- Los desplazamientos dentro del tramo restringido, en el trayecto mínimo imprescindible, volviendo necesariamente por el mismo itinerario y con la debida justificación: cuando el destino u origen sea la residencia habitual del conductor o el lugar de domiciliación del vehículo; cuando se vayan a efectuar los descansos, diario o semanal, o pausa obligatoria; cuando se vayan a realizar operaciones de reparación o mantenimiento del vehículo, o en los casos de avituallamiento o abastecimiento.

- En situaciones excepcionales, de emergencia o de servicio público, los Agentes de la Autoridad responsables de la vigilancia y disciplina del tráfico, podrán permitir la circulación de los vehículos sometidos a la restricción referida.

Restricciones en vías con elevada circulación de ciclistas

Teniendo en cuenta la especial vulnerabilidad de los ciclistas frente a los vehículos de motor, la Jefatura Central de Tráfico podrá fijar, durante días y periodos horarios concretos, limitaciones de velocidad con carácter temporal en los tramos de vías interurbanas que presenten una elevada circulación de ciclistas. Las limitaciones de velocidad se señalarán mediante la correspondiente señalización variable o a través de señalización fija, indicando el alcance completo de la limitación. La [página web de la DGT](#) informará de los tramos de vías afectados por estas limitaciones.

Prohibición de adelantamiento a vehículos de transporte ■ **NOVEDAD**

Con objeto de incrementar la seguridad vial y favorecer la fluidez de la circulación, el Organismo Autónomo Jefatura Central de Tráfico podrá fijar, durante días y periodos horarios concretos, la prohibición de adelantamiento a los vehículos de más de 7.500 kilos de MMA, vehículos que precisen autorización complementaria y vehículos especiales, en las siguientes fechas y vías:

Los sábados de los meses de junio, julio y agosto

| Ctra. | Tramo | Horario | Sentido |
|-------|--|-------------------|----------|
| A-49 | Km. 0 (Camas) al km. 23 (Huévar de A.) | 9-11 h. /14-20 h. | Ayamonte |
| A-49 | Km. 23 (Huévar de A.) al km. 50 (Bollullos) | 9-20 h. | Ayamonte |
| AP-4 | Km. 13,5 (Dos Hermanas) al km. 78 (Jerez de la F.) | 9-11 h. /13-20 h. | Cádiz |

Los domingos y festivos (nacionales o autonómicos) de junio, julio y agosto

| Ctra. | Tramo | Horario | Sentido |
|-------|--|----------|---------|
| AP-4 | Km. 78 (Jerez de la F.) al km. 13,5 (Dos Hermanas) | 10-18 h. | Sevilla |
| A-49 | Km. 76,9 (San Juan del Puerto) al km. 0 (Sevilla) | 10-15 h. | Sevilla |

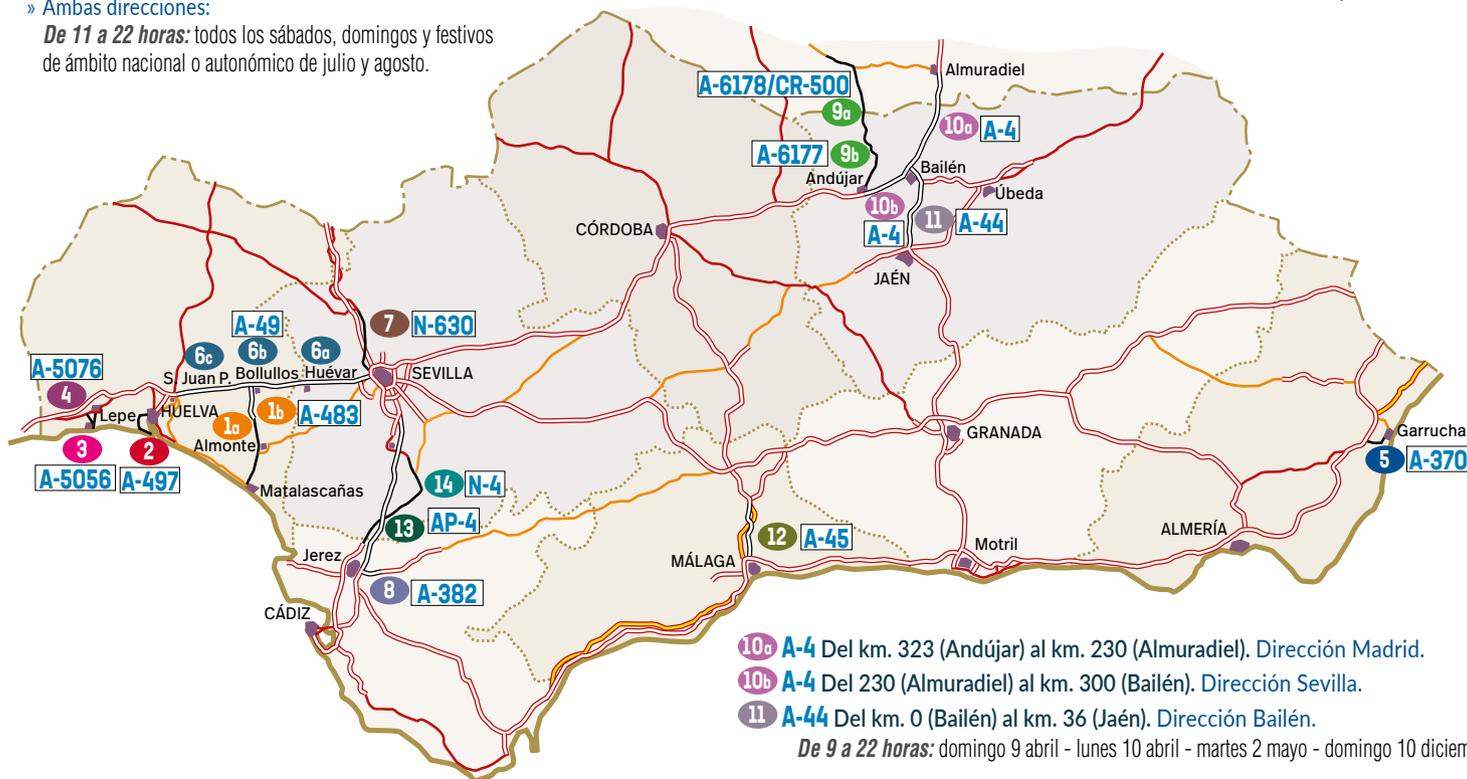
Los domingos 2, 9, 16 y 23 de julio, y 6 y 13 de agosto

| Ctra. | Tramo | Horario | Sentido |
|-------|--|----------|---------|
| AP-1 | Km. 8 (Rubena) al km. 67 (Armejuco - Pancorbo) | 16-21 h. | Vitoria |

Al respecto, podrá establecerse esta prohibición de adelantamiento en determinados tramos de carretera a vehículos de transporte, a otras carreteras y tramos diferentes a los indicados,

ANDALUCÍA – MURCIA

- 1a A-483:** Del km. 14 (Almonte Sur A-474) al km. 27 (Almonte El Rocío).
» Ambas direcciones:
De 9 a 22 horas: del miércoles 24 al martes 30 de mayo.
- 1b A-483:** Del km. 0 (Bollulllos Par Cond.-A-49) al km. 41,33 (Matalascañas).
2 A-497: Del km. 0 (Huelva) al km. 17,05 (Punta Umbría).
3 A-5056: Del km. 0 (Lepe) al km. 4,8 (La Antilla).
4 A-5076: Del km. 0 (Lepe N-431) al km. 5,4 (La Antilla A-5056).
5 A-370: Del km. 0 (Los Gallardos) al km. 12,1 (Garrucha).
» Ambas direcciones:
De 11 a 22 horas: todos los sábados, domingos y festivos de ámbito nacional o autonómico de julio y agosto.
- 8 A-382** Del km. 0 (enlace AP-4) al km. 11 (Jerez de la Frontera).
» Ambas direcciones:
De 8 a 18 horas: sábado 29 y domingo 30 de abril.
- 9a A-6178/CR-500**
Del km. 0 (Santuario Nª Sª Cabeza) al km. 34,3 (Minas Diógenes, Ciudad Real).
9b A-6177
Del km. 0 (Andújar) al km. 32,4 (Santuario Nª Sª Cabeza).
» Ambas direcciones:
De las 15 horas del viernes 28 abril *a las 24 horas* del lunes 1 de mayo.



- 6a A-49** Del km. 0 (Camas) al km. 23 (Huévar del Aljarafe).
» Dirección Ayamonte.
De 11 a 14 horas: todos los sábados de junio, julio y agosto.
- 6b A-49** Del km. 0 (Camas) al km. 50 (Bollulllos P. Condado).
» Dirección Ayamonte.
De 12 a 21 horas: domingo 9 abril.
De 15 a 24 horas: todos los domingos y festivos nacionales o autonómicos entre el 2 de julio y el 10 de septiembre.
- 6c A-49** Del km. 76,9 (San Juan Puerto) al km. 0 (Camas).
» Dirección Sevilla.
De 12 a 21 horas: domingo 9 abril.
De 15 a 24 horas: todos los domingos de junio - todos los domingos y festivos nacionales o autonómicos entre el 2 de julio y el 10 de septiembre.
- 7 N-630** Del km. 782 (El Garrobo) al km. 810 (Camas).
» Ambas direcciones.
De 10 a 14 horas: todos los domingos y festivos nacionales o autonómicos entre el 2 de julio y el 10 de septiembre.
- 10a A-4** Del km. 323 (Andújar) al km. 230 (Almuradiel). Dirección Madrid.
10b A-4 Del km. 230 (Almuradiel) al km. 300 (Bailén). Dirección Sevilla.
11 A-44 Del km. 0 (Bailén) al km. 36 (Jaén). Dirección Bailén.
De 9 a 22 horas: domingo 9 abril - lunes 10 abril - martes 2 mayo - domingo 10 diciembre.
- 12 A-45** Del km. 142 (Málaga) al km. 115 (Alto Pedrizas).
» Dirección Córdoba:
De 17 a 24 horas: todos los domingos de junio, y los domingos y festivos nacionales o autonómicos del 2 de julio al 10 de septiembre.
- 13 AP-4** Del km. 13,5 (Dos Hermanas) al km. 78 (Jerez de la Frontera).
14 N-4 Del km. 573 (Los Palacios y Villafranca) al km. 627 (Jerez de la F.).
» Dirección Cádiz:
De 11 a 13 horas: todos los sábados de junio, julio y agosto.
» Dirección Sevilla:
De 18 a 20 horas: todos los domingos de junio, todos los domingos y festivos de ámbito nacional de julio y agosto.
- A-7** Del km. 564 (Murcia) al km. 602 (Alhama de Murcia).
A-30 Del km. 135 (Murcia) al km. 171,8 (El Jimenado /RM-2).
» Dirección A-7 Almería / A-30 Cartagena.
De 14 a 20 horas: miércoles 5 abril.
» Dirección A-7 Valencia / A-30 Albacete.
De 8 a 21 horas: lunes 10 de abril.

fuera de los mapas **MURCIA**

según lo requieran las condiciones de seguridad vial y fluidez de la circulación.

Las prohibiciones de adelantamiento se señalarán por el Organismo Autónomo Jefatura Central de Tráfico, mediante la correspondiente señalización variable, o por el Organismo titular de la vía, a través de señalización fija indicando el alcance completo de la prohibición de adelantamiento.

Habilitación de carriles en sentido contrario al habitual ■ NOVEDAD

Por razones de fluidez de la circulación en tramos de carreteras susceptibles de sobrellevar elevadas intensidades de circulación y retenciones, y de conformidad con el artículo 41 del Reglamento General de Circulación, se podrán habilitar carriles en sentido contrario al habitual en ciertos tramos de carreteras que aumenten su capacidad vial.

| Ctra | Km. inicio - Población | Km. final - Población |
|----------|--|---------------------------------|
| A-1 | Km. 74 - Buitrago de Lozoya. | Km. 23 - Alcobendas. |
| A-3 | Km. 35 - Arganda. | Km. 104 - Saelices. |
| A-3 | Km. 339,8 - Riba-Roja del Turia. | Km. 332,6 - Cheste. |
| A-31 | Km. 80,9 - Albacete. | Km. 31,2 - La Roda. |
| AP-36 | Km. 146,3 - La Roda. | Km. 122,1 - San Clemente. |
| AP-4/A-4 | Km. 48,1 - Las Cabezas de San Juan (AP-4). | Km. 547,3 - Sevilla (A-4). |
| A-4 | Km. 67,8 - Dosbarrios. | Km. 95 - Tembleque. |
| A-4 | Km. 242 - Venta de Cárdenas. | Km. 232,9 - Almuradiel. |
| A-4 | Km. 292,5 - Bailén. | Km. 264,2 - Navas de Tolosa. |
| A-49 | Km. 18,9 - Sanlúcar la Mayor. | Km. 47 - Bollullos Par Condado. |
| A-5 | Km. 107,1 - Talavera. | Km. 36 - Valmojado. |
| A-6 | Km. 34,3 - Villalba. | Km. 19 - Las Rozas. |

No obstante, según demanda de la circulación, se permitirá disponer de estos carriles en sentido contrario al habitual en tramos de carreteras diferentes a los indicados.

Carriles reservados para determinados tipos de vehículos

Tienen la consideración de carriles reservados para la circulación de vehículos con alta ocupación (VAO) los tramos de las siguientes vías, cuando así lo disponga la señalización existente:

– Los pertenecientes a la calzada central de la autovía **A-6 en la Comunidad de Madrid**, entre los km. 6 al 20.

– Los carriles izquierdos de ambos sentidos de la **autovía A-2 en la Comunidad de Madrid**, entre los km. 18,6 (Torrejón de Ardoz) al 4,3 (enlace M-30), sentido decreciente, y entre los km. 6,1 (enlace M-40) al 14,9 (Coslada/San Fdo. de Henares) sentido creciente, cuando así lo disponga la señalización existente.

– Los carriles derechos de ambos sentidos de la carretera **GR-3211 de la provincia de Granada** [de Granada (A-395) a la Zubia], entre los km. 0,1 al 1,4 en sentido creciente y entre los km. 0,1 al 1,5 en sentido decreciente.

– **Los carriles de la calzada del Puente de la Señorita entre las localidades de Sevilla y Camas** en la provincia de Sevilla.

– Los pertenecientes al carril derecho del ramal de salida sentido Campillos del enlace núm. 61 de la carretera **A-357 en la provincia de Málaga**, y carril derecho de la calzada sentido

Parque Tecnológico de Andalucía (PTA) de la **carretera A-7056** en toda su longitud.

– El carril izquierdo de la **autovía Ma-19** entre los km. 2,6 y 6,5, sentido decreciente, acceso a la ciudad de **Palma de Mallorca** (Illes Balears).

– Los carriles izquierdos de ambos sentidos de la **autovía V-21 en la provincia de Valencia**, entre los km. 10,1 (Albuixech) al 16,5 (Alboraya) en sentido creciente, y entre los km. 16,7 (Alboraya) al 10,4 (Albuixech) en sentido decreciente.

En todos ellos, el número mínimo de ocupantes por vehículo será de dos, incluido el conductor, quedando limitada su utilización a motocicletas de dos o tres ruedas, turismos, autobuses con MMA superior a 3.500 kilogramos, autobuses articulados y vehículos mixtos adaptables.

En consecuencia, está prohibida su utilización por el resto de vehículos y conjunto de vehículos, incluidos los turismos con remolque, los ciclos y los ciclomotores. Entre las excepciones previstas no figuran los vehículos de transporte de mercancías.

– El carril perteneciente a la calzada izquierda de la **carretera A-8065 en la provincia de Sevilla**, de San Juan de Aznalfarache a Sevilla, es un carril reservado para la circulación de vehículos destinados al servicio público de viajeros. Solo puede ser utilizado por vehículos que ostenten la señal V-9, por motocicletas de dos o tres ruedas (triciclos de motor con menos de 600 mm de distancia entre ruedas del mismo eje) y ciclomotores.

Régimen sancionador

El incumplimiento de las medidas contempladas en la Resolución por la que se establecen medidas especiales de regulación de tráfico que tengan la consideración de infracción según la Ley sobre Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial, se sancionará en la forma prevista en dicha norma.

Levantamiento excepcional de restricciones

Excepcionalmente, la Jefatura Central de Tráfico, en función de las condiciones en que se esté desarrollando la circulación, podrá permitir la circulación durante los periodos y a los vehículos afectados por las restricciones establecidas en Resolución por la que se establecen medidas especiales de regulación de tráfico, a cuyos efectos dará las instrucciones oportunas a la Agrupación de Tráfico de la Guardia Civil y la difusión adecuada de la medida.

Regulación en la Comunidad Foral de Navarra

En el ámbito territorial de la Comunidad Foral de Navarra, las actuaciones contempladas para los Agentes de la Autoridad responsables de la vigilancia y disciplina del tráfico en la presente Resolución, serán llevadas a cabo por la Agrupación de Tráfico de la Guardia Civil y la Policía Foral de Navarra conforme a los protocolos vigentes en cada momento.

Vigencia

Esta Resolución tendrá vigencia durante el año 2023, quedando prorrogada hasta la fecha de entrada en vigor de la Resolución por la que se establezcan las medidas especiales de regulación de tráfico para el año 2024, con excepción de las restricciones por fechas concretas.

Restricciones a la circulación en el País Vasco

Resolución de 24 de enero de 2023, de la Dirección de Tráfico, del Departamento de Seguridad, por la que se establecen medidas especiales de regulación de tráfico durante el año 2023 en la Comunidad Autónoma del País Vasco.

La resolución se publicó en el [BOE número 37](#), el 13 de febrero de 2023.

Mercancías en general

Se prohíbe la circulación a los vehículos o conjuntos de vehículos de más de 7,5 toneladas de MMA o MMC por las vías públicas del País Vasco durante los días y horas que se indican en el mapa adjunto.

Con ocasión de la celebración del Tour de Francia, cuyas tres primeras etapas discurrirán por el País Vasco, se añaden restricciones específicas, sin exenciones.

Exenciones

La anterior prohibición no se aplicará, de modo permanente y sin necesidad de solicitar exención, a:

- Transporte de animales vivos.
- Vehículos en carga para la instalación de ferias, exposiciones y espectáculos, actividades deportivas, culturales, educativas o políticas.
- Transporte exclusivo de prensa.
- Transporte de correo y telégrafos.
- Transporte de unidades móviles de medios de comunicación audiovisual.
- Vehículos especialmente contruidos para la venta ambulante de los productos transportados.
- Vehículos de atención de emergencias.
- Vehículos en vacío, relacionados con los transportes anteriores..
- Grúas de servicio de auxilio en carretera (señal V-24) exclusivamente para el acceso desde su base al lugar del suceso o el traslado del vehículo accidentado o averiado al lugar donde deba quedar depositado y el regreso a la base en vacío.
- Vehículos de apoyo o de transporte de material necesario para realizar labores de reparación de instalaciones básicas de servicios de primera necesidad (tendido eléctrico, gas, agua, telefonía, fibra óptica para comunicaciones).
- Vehículos que transporten fundentes para el mantenimiento de la vialidad de las carreteras en periodo invernal.
- Maquinaria de servicios automotriz y grúas de elevación en casos de urgente e inmediata presencia en el lugar del suceso cuando el servicio esté vinculado a una autorización complementaria de circulación, debiendo cumplir la obligación de aviso contemplada en el condicionado de dichas autorizaciones.
- Transporte de mercancías perecederas a temperatura regulada, conforme Anejo 3 del Acuerdo internacional sobre el transporte de mercancías perecederas (ATP) así como las frutas y verduras frescas, en vehículos que satisfagan las definiciones y normas expresadas en el anejo 1 del ATP. En todo caso, la mercancía perecedera deberá suponer al menos la mitad de la capacidad de carga útil del vehículo u ocupar la mitad del volumen de carga útil del vehículo.

Mercancías peligrosas

Se prohíbe la circulación por todas las vías públicas del País Vasco, en todos los sentidos de circulación, los días y horas que se citan a continuación, a los vehículos que deban llevar los paneles naranjas de señalización de peligro conforme al Acuerdo sobre Transporte Internacional de Mercancías Peligrosas por Carretera (ADR):

- los domingos y días festivos (en todo el País Vasco) desde las 8:00 horas hasta las 24:00 horas, y

- las vísperas de los días festivos (en toda el País Vasco), que no sean sábados, desde las 16:00 horas hasta las 24:00 horas.

Asimismo, los citados vehículos estarán sujetos a las restricciones a la circulación establecidas para los vehículos de más de 7.500 kilos, salvo que resulten ser fechas coincidentes con domingos, festivos y vísperas de festivos que no sean sábados.

Exenciones

Están exentos de las prohibiciones establecidas en el punto anterior, de modo permanente sin necesidad de solicitar exención, los vehículos que transporten las siguientes materias, según las condiciones previstas en el ADR para cada producto: gases licuados de uso doméstico, combustibles para estaciones de servicio, ferrocarril, buques o aeropuertos, gasóleos de calefacción, gases para centros sanitarios o asistencia domiciliaria. Y pueden ser eximidos mediante autorización especial los transportes de: pirotecnia, aprovisionamiento de centros industriales o sanitarios, transporte de mercancías peligrosas hacia puertos o aeropuertos, además de otras materias afectadas por alguna circunstancia de carácter excepcional.

Itinerarios

Itinerarios

Los itinerarios de los vehículos que transporten mercancías peligrosas deberán ajustarse a lo establecido en el ADR y en el artículo 5 del Real Decreto 97/2014, de 14 de febrero, por el que se regulan las operaciones de transporte de mercancías peligrosas por carretera en territorio español:

sas por carretera en territorio español:

A) En desplazamientos para distribución y reparto a sus destinatarios finales o consumidores: Se utilizará el itinerario más idóneo, tanto en relación con la seguridad vial como con la fluidez del tráfico, recorriendo la mínima distancia posible a lo largo de carreteras convencionales hasta el punto de entrega de la mercancía. Deberán utilizarse inexcusablemente las circunvalaciones, variantes o rondas exteriores a las poblaciones si las hubiere, y en caso de existir más de una se utilizará la más exterior a la población, pudiendo entrar en el núcleo urbano únicamente para realizar las operaciones de carga y descarga, y siempre por el acceso más próximo al punto de entrega salvo por causas justificadas de causa mayor.



B) Otro tipo de desplazamientos: Si los puntos de origen y destino del trayecto se encuentran incluidos dentro de la Red de Itinerarios de Mercancías Peligrosas (RIMP) -consultar [la resolución](#)-, los vehículos que transporten mercancías peligrosas deberán utilizarlos obligatoriamente en su recorrido.

Si el punto de origen o destino del desplazamiento, o ambos, quedan fuera de la RIMP, los desplazamientos deberán realizarse por carreteras convencionales que permitan acceder a dicha red por la entrada más próxima en el sentido de la marcha, de modo que el recorrido por vías de calzada única sea lo más corto posible. Por esta razón, se abandonará la RIMP por la salida más próxima en el sentido de la marcha al punto de destino de la mercancía.

El tránsito por vías distintas de las aquí señaladas requerirá la solicitud de una autorización especial.

Se permite abandonar la RIMP para los desplazamientos con destino u origen a la residencia habitual del conductor, para efectuar los descansos diario o semanal, o para la realización de operaciones de reparación o mantenimiento del vehículo o para acceder a la base de la empresa transportista, siempre y cuando se cumplan las condiciones de seguridad y protección especificadas en el ADR. En estos supuestos el abandono de la RIMP se realizará por la salida más próxima al lugar al que se dirija el conductor.

Lo dispuesto en los puntos anteriores no será de aplicación cuando el transporte de mercancías peligrosas se realice de acuerdo con alguna de las exenciones recogidas en el ADR por razón del cargamento, cantidad o tipo de transporte.

Vehículos especiales y vehículos que precisan autorización complementaria de circulación

Se prohíbe la circulación por las vías públicas a los vehículos que, por sus características técnicas o por la carga que transportan requieran para circular una autorización complementaria de circulación por exceder las masas o dimensiones máximas legalmente establecidas durante los siguientes días y horas (artículo 14 del Reglamento General de Vehículos, aprobado por el Real Decreto 2822/1998, de 23 de diciembre):

- los domingos y días festivos (en todo el País Vasco) desde las 08:00 hasta las 24:00 horas, y
- las vísperas de los días festivos (en todo el País Vasco), que no sean sábados, desde las 16:00 hasta las 24:00 horas.

Asimismo, los citados vehículos estarán sujetos a las restricciones a la circulación que afectan a los vehículos o conjuntos de vehículos de transporte de mercancías de más de 7.500 kilos de masa máxima autorizada (MMA) o masa máxima de conjunto (MMC) salvo que resulten ser fechas coincidentes con domingos, festivos y vísperas de festivos que no sean sábados.

A los vehículos especiales de obras, servicios o maquinaria agrícola sin autorización complementaria de circulación, les será aplicable las restricciones que afectan a los vehículos o conjuntos de vehículos de transporte de mercancías de más de 7.500 kilos de masa máxima autorizada (MMA) o masa máxima de conjunto (MMC).

Sin embargo, estas restricciones no se aplicarán a los vehículos que transporten las materias o realicen las funciones que se recogen en las exenciones a los vehículos o conjuntos de vehículos de más de 7.500 kilos de kilos de masa máxima autorizada (MMA) o masa máxima de conjunto (MMC).



Restricciones complementarias

En casos imprevistos o por circunstancias excepcionales, y para lograr una mayor fluidez o seguridad de la circulación, los agentes de tráfico, durante el tiempo necesario, pueden determinar restricciones mediante la adopción de las medidas oportunas. Además, con fenómenos meteorológicos adversos (nieve, hielo, baja visibilidad por niebla o viento fuerte...), sin perjuicio de las restricciones a la circulación que puedan establecerse, los camiones con MMA superior a 3.500 kilos y los conjuntos de vehículos circularán obligatoriamente por el carril derecho y no podrán adelantar ni rebasar a otros vehículos.

Autorizaciones especiales

Se podrán conceder autorizaciones especiales temporales, o para un solo viaje, para circular por las vías y periodos restringidos si se considera necesaria la realización de servicios indispensables justificados.

Sanciones y medidas cautelares

El incumplimiento de las medidas de regulación contenidas en la presente Resolución, se sancionarán, en su caso, con arreglo a lo prevenido en el texto refundido de la Ley sobre Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial.

Asimismo, los agentes de la autoridad responsables de la vigilancia y disciplina del tráfico podrán proceder a la retirada y depósito del vehículo en el lugar que se designe. Esas medidas podrán establecerse cuando la circulación del vehículo cause riesgo o perturbaciones graves al normal desarrollo del tráfico rodado.

Levantamiento excepcional de las restricciones

Excepcionalmente, se podrá permitir la circulación a los vehículos afectados por las restricciones dando instrucciones a la Ertzaintza, publicando la medida en la [web](#) de la Dirección de Tráfico e informando a las principales asociaciones de transportistas.

Vigencia

Estas restricciones estarán vigentes durante todo el año 2023, y se prorrogará, excepto las restricciones por fechas concretas, hasta la entrada en vigor de la resolución que establezca las medidas especiales de regulación del tráfico para el año 2024, con excepción de las restricciones por fechas concretas.

CANTABRIA – BURGOS – PAÍS VASCO

En este mapa y en el de la página siguiente están representadas las restricciones establecidas por la DGT en Cantabria, Burgos, La Rioja y Navarra, junto con las restricciones establecidas por la Dirección de Tráfico del Departamento de Seguridad del País Vasco.

1b A-8 País Vasco

Del km. 119,5 (enlace VSM) al km. 139,2 (límite Cantabria).

» Sentido Cantabria:

De 17 a 21 horas: miércoles 5 abril - viernes 23 junio - viernes 21 julio - viernes 28 julio - miércoles 11 octubre - martes 5 diciembre - viernes 5 enero 2024.

De 11 a 14 horas: sábados, domingos y festivos entre el 3 de junio y el 3 de septiembre - sábado 6 enero 2024.

De 10 a 15 horas: jueves 6 abril - sábado 29 julio - lunes 31 julio - jueves 12 octubre - miércoles 6 diciembre.

» Sentido Bilbao:

De 16 a 21 horas: lunes 10 abril - domingos y festivos entre el 4 de junio y el 4 de septiembre - domingo 15 octubre - miércoles 1 noviembre - domingo 10 diciembre - lunes 25 diciembre - lunes 1 y domingo 7 enero 2024.

1a A-8 Cantabria

Del km. 169 (Laredo) al km. 139,2 (Castro-Urdiales).

» Dirección Santander:

De 17 a 21 horas: miércoles 5 abril - viernes 28 julio - miércoles 11 octubre - martes 5 diciembre.

De 10 a 15 horas: jueves 6 abril - sábado 29 julio - lunes 31 julio - jueves 12 octubre - miércoles 6 diciembre.

De 11 a 14 horas: sábados, domingos y festivos de julio y agosto.

» Dirección Bilbao:

De 16 a 21 horas: lunes 10 abril - sábados, domingos y festivos de julio y agosto - domingo 15 octubre - miércoles 1 noviembre - domingo 10 diciembre - lunes 25 diciembre.

Burgos

2a **N-120** Del km. 174,6 (Osorno enl. A-67/A-231) al km. 120 (Burgos).

2b **A-231** Del km. 107,3 (Osorno enl. A-67/N-120) al km. 157,1 (Burgos).

2c **A-62** Del km. 88 (Venta de Baños) al km. 7,6 (Burgos).

» Sentido Burgos.

2d **BU-30:** Del km. 12 (Burgos) al km. 0 (Burgos)

2e 3a **5 A-1/N-1** Del km. 157,5 (Aranda de D.) al km. 321 (M. de Ebro).

4a **AP-1** Del km. 0 (Burgos) al 77,2 (Miranda de Ebro).

3c **A-1/N-1** Del km. 329 al km. 336 (Treviño-lím. Álava).

» Sentido Irún.

De 10 a 22 horas: lunes 10 abril.

3a **A-1** Del km. 242 (Burgos-Castañares) al km. 249 (Rubena).

4a **AP-1** Del km. 0 (Burgos-Castañares) al km. 77 (M. de Ebro).

5 **A-1/N-1** Del km. 249 (Rubena) al km. 336 (Treviño).

3c **A-1/N-1** Del km. 329 (Treviño-lím. Álava) al km. 336 (Treviño).

» Sentido Vitoria:

De 16 a 21 horas: domingo 30 julio - martes 15 agosto - domingo 20 agosto - domingo 27 agosto - domingo 15 octubre - domingo 10 diciembre.

4a **AP-1** Del km. 77,2 (Miranda de Ebro) al km. 0 (Burgos).

3c **A-1/N-1** Del km. 336 (Treviño) al km. 329 (Treviño-lím. Álava).

3a 5 **A-1/N-1** Del km. 321 (Miranda de Ebro) al km. 236 (Burgos).

» Sentido Burgos:

De 17 a 21 horas: miércoles 5 abril.

De 10 a 15 horas: jueves 6 abril.

14a N-634 País Vasco

Del km. 107 al km. 136 (límite Cantabria).

» Sentido Cantabria:

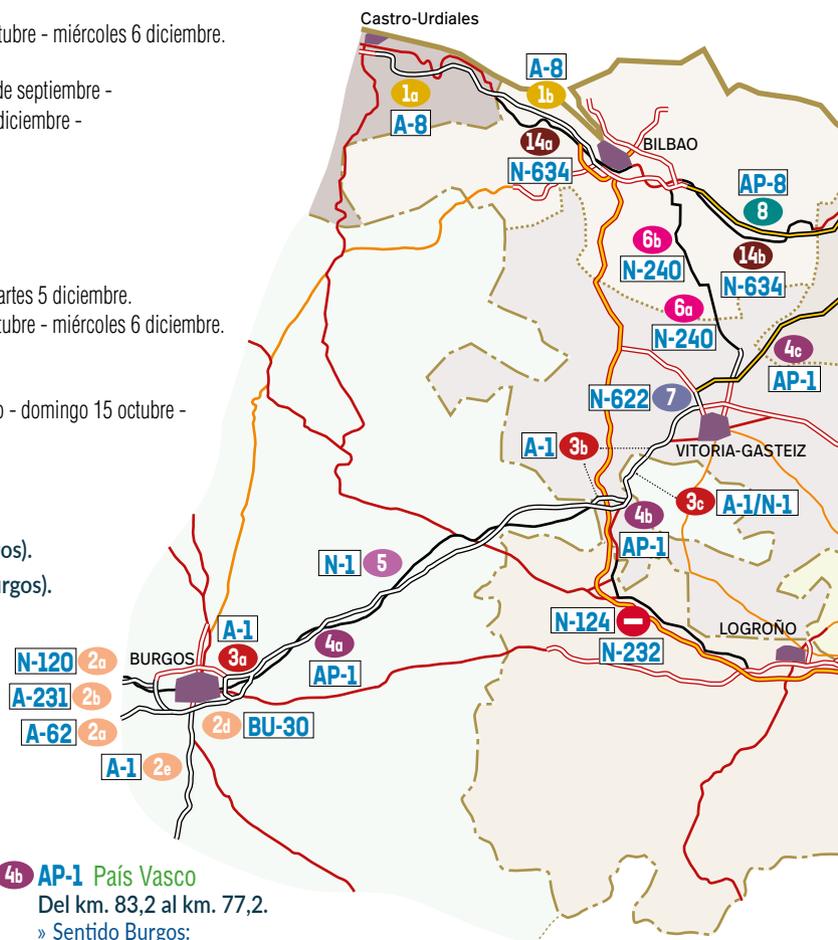
De 17 a 21 horas: miércoles 5 abril - viernes 23 junio - viernes 21 julio - viernes 28 julio - miércoles 11 octubre - martes 5 diciembre - viernes 5 enero 2024.

De 10 a 15 horas: jueves 6 abril - sábado 29 julio - lunes 31 julio - jueves 12 octubre - miércoles 6 diciembre.

De 11 a 14 horas: sábado 6 enero 2024

» Sentido Bilbao:

De 16 a 21 horas: lunes 10 abril - domingo 15 octubre - miércoles 1 noviembre - domingo 10 diciembre - lunes 25 diciembre - lunes 1 y domingo 7 enero 2024.



4b AP-1 País Vasco

Del km. 83,2 al km. 77,2.

» Sentido Burgos:

De 17 a 21 horas: miércoles 5 abril - viernes 28 julio - miércoles 11 octubre - martes 5 diciembre.

De 10 a 15 horas: jueves 6 abril - sábado 29 julio - lunes 31 julio - jueves 12 octubre - miércoles 6 diciembre.

» Sentido Vitoria-Gasteiz:

De 16 a 21 horas: lunes 10 abril - domingo 15 octubre - domingo 10 diciembre.

3b N-1 / A-1

Del km. 352 (enl. N-622) al km. 336 (Treviño).

Del km. 329 (Treviño) al km. 321 (lím. Burgos).

» Sentido Burgos:

De 17 a 21 horas: miércoles 5 abril - viernes 28 julio - miércoles 11 octubre - martes 5 diciembre.

De 10 a 15 horas: jueves 6 abril - sábado 29 julio - lunes 31 julio - jueves 12 octubre - miércoles 6 diciembre.

De 11 a 14 horas: sábados, domingos y festivos entre el 3 de junio y el 3 de septiembre.

» Sentido Vitoria-Gasteiz:

De 16 a 21 horas: lunes 10 abril - domingos y festivos entre el 4 de junio y el 4 de septiembre - domingo 15 octubre - domingo 10 diciembre.

PAÍS VASCO – NAVARRA – LA RIOJA

Restricciones especiales - Tour de Francia 2023

- 6b N-240** Del km. 13 (salida 13, Legutio) al km. 50 (Lemoa). Ambos sentidos.
De 9 a 16:30 horas: domingo 2 julio.
- 14b N-634** Del km. 97,8 (Erletxe) al km. 68,2 (Ermúa). Ambos sentidos.
De 9 a 13:30 horas: lunes 3 de julio.
- 14c N-634** Del km. 11 (Orio) al km. 46 (Deba). Ambos sentidos.
De 10:30 a 16:30: lunes 3 de julio.
- 9b GI-636** Del km. 0 (San Sebastián) al km. 10 (Irún). Ambos sentidos.
De 12 a 17:30 horas: lunes 3 de julio.

6a N-240

- Del km. 55,77 al km. 23,1 (Vizcaya); y desde el km. 23,1 al 4,9 (Álava).
» Sentido Vitoria-Gasteiz:
De 17 a 21 horas: miércoles 5 abril - miércoles 11 octubre - martes 5 diciembre.
De 10 a 15 horas: jueves 6 abril - jueves 12 octubre - miércoles 6 diciembre.
» Sentido Bilbao:
De 16 a 21 horas: lunes 10 abril - domingo 15 octubre - domingo 10 diciembre.
Del km. 55,77 al km. 23,1 (Vizcaya); y desde el km. 23,1 al 10 (Álava).
» Sentido Vitoria-Gasteiz:
De 17 a 21 horas: viernes 28 julio.
De 10 a 15 horas: sábado 29 julio - lunes 31 julio.

7 N-622 Del km. 7,6 al km. 4,5 Sentido Vitoria-Gasteiz.

- De 17 a 21 horas: viernes 28 julio.
De 10 a 15 horas: sábado 29 julio - lunes 31 julio.



Restricciones que solo afectan al transporte transfronterizo

País Vasco

- 3b N-1 / A-1** Del km. 321 (lím. Burgos) al km. 329 (Treviño).
Del km. 336 (Treviño) al km. 352 (enlace N-622).
- 3c A-1** Del 405,5 (Navarra-Etxegarate) al km. 454,5 (enl. AP-8/AP-1 Lasarte-Oria).
- 4c AP-1** Del 102,7 (peaje Etxebarri) al km. 146,1 (enlace AP-8).
- 8 AP-8** Del km. 100 (Amorebieta) al km. 0 (frontera Francia).
- 9 GI-20** Del km. 15,5 (enlace AP-8) al km. 0 (enlace AP-8).
- 9 GI-636** Del km. 0 (enlace GI-20 Pasaia) al km. 17,2 (Behobia).
- 9 GI-11** Del 0 (enlace N-1) al km. 2,5 (enlace GI-20).
- 10a A-15** Del km. 140 (lím. Navarra) al km. 156,5 (enlace N-1).
- 11a N-121A** del km. 68,5 (lím. Navarra) al km. 75 (Behobia).
» Sentido frontera francesa.
- Navarra
- 3d A-1** Del km. 391 (Ziordia) al km. 405,5 (Alsasua). Sentido Álava/Guipúzcoa.
- 10b A-15** Del km. 134,5 (Gorriti) al km. 139,76 (Areso). Sentido Guipúzcoa.
- 11b N-121-A** Del km. 65,5 (Bera) al km. 68,44 (Endarlatsa). Sentido Guipúzcoa.
- 12 N-121-B** Del km. 45 (Arraioz) al km. 73,26 (Dantxarinea). Sentido Francia.
- 13 N-135** Del km. 21 (Zubiri) al km. 66,49 (Luzaide / Valcarlos). Sentido Francia.
De las 22 horas del día anterior a las 22 horas: lunes 10 abril - lunes 8 mayo - jueves 18 mayo - lunes 29 mayo - viernes 14 julio - sábado 11 noviembre.
- 12 N-121-B** Del km. 45 (Arraioz) al km. 73,26 (Dantxarinea).
- 13 N-135** Del km. 21 (Zubiri) al km. 66,49 (Luzaide / Valcarlos).
» Sentido frontera francesa:
De 7 a 19 horas: todos los sábados comprendidos entre el 15 de julio y el 19 de agosto.

Navarra

- 15 NA-120** Del km. 32 (Etxarri-Aranatz) al km. 43 (Etxarri-Aranatz).
- 16 NA-2410** Del km. 16 (Etxarri-Aranatz) al km. 23 (Etxarri-Aranatz).
- 17 NA-7100** Del km. 0 (Puerto de Lizarraga) al km. 7,1 (Arbizu).
- 18 NA-7520** Del km. 7,1 (Arbizu) al km. 9 (Lizarragabengoa).
» Ambas direcciones:
De 8 a 22 horas: domingo 15 octubre.

- Tafalla:** carreteras con restricción de circulación permanente a camiones de más de 7,5 toneladas de MMA: **N-121** del km. 29,1 al 30,3 en dirección Valterra ■ **NA-6030** del km. 18 al 18,75, en dirección Tafalla ■ **NA-132** del km. 32 al 35, en dirección Sangüesa ■ **N-121** del km. 37,2 al 36,9, en dirección Noáin.

La Rioja Restricción permanente todo el año

- N-124*** Del km. 45,9 (límite Álava-La Rioja, Briñas) al km. 39 (Gimileo).
- N-232** Del km. 446,7 (Gimileo) al km. 330,8 (lím. Navarra-La Rioja, Alfaro).
» Ambos sentidos:
Restricción permanente todos los días del año para los vehículos de 4 o más ejes.
*Excepto vehículos con origen o destino en Haro.

Restricciones a la circulación en Cataluña

Resolución INT/183/2023, de 24 de enero, por la que se establecen en Cataluña las restricciones a la circulación durante el año 2023.

La resolución se publicó en el [BOE número 48](#), el 25 de febrero de 2023. Corrección de errores: [BOE número 95](#), el 21 de abril de 2023.

Mercancías en general

Los vehículos o conjuntos de vehículos de todo tipo que superen los 7.500 kilos de masa máxima autorizada (MMA) o masa máxima del conjunto (MMC) destinados al transporte de mercancías en general, no pueden circular por las vías públicas interurbanas y las travesías de Cataluña en las fechas, los horarios y los tramos de carretera indicados en el mapa adjunto.

Por otra parte, estos vehículos o conjuntos de vehículos que circulen de paso o en tránsito por Cataluña sin hacer ninguna operación de transporte deben utilizar obligatoriamente la red de itinerarios europeos y las autopistas o autovías disponibles. Por operación de transporte se entiende carga, descarga, descenso o mantenimiento.

Los vehículos mencionados en el párrafo anterior podrán abandonar momentáneamente la red de itinerarios europeos y las autopistas o autovías durante el tiempo indispensable para realizar los descansos previstos en el Reglamento (CE) 561/2006 relativo a la armonización de determinadas disposiciones en materia social en el sector de los transportes por carretera, así como para llevar a cabo las reparaciones y operaciones de mantenimiento de los vehículos y sus dispositivos requeridos por las disposiciones vigentes, que no admitan ser demoradas hasta el momento en que el vehículo llegue a su destino.

Exenciones

Están exentos de las restricciones establecidas por fechas del calendario, con carácter permanente incluyendo el retorno de vacío, los vehículos que transporten las mercancías siguientes:

1. Los vehículos destinados al transporte de:

- a) Productos alimentarios y otros bienes esenciales destinados a proveer los establecimientos de venta.
- b) Ganado vivo.
- c) Basura proveniente de la recogida municipal; solo la fracción restos (o desecho) y orgánica (no se incluyen el vidrio, los envases ni el cartón).
- d) Leche cruda.
- e) Alimentación animal (forrajes, piensos y materias primas para fabricarlos) para granjas en producción.
- f) Agua destinada al consumo humano mediante cisternas móviles de uso exclusivo para tal fin.
- g) Servicio de correos.
- h) Prensa diaria para su distribución.

2. También estarán exentos, en las mismas condiciones, los vehículos destinados al auxilio en carretera con la placa V-24 correspondiente.

3. Asimismo, gozarán de exención los vehículos vinculados a la campaña de la vendimia y sus derivados, entre agosto y octubre; a la campaña de la fruta dulce, de junio a septiembre; o del cereal y semillas oleaginosas, entre junio y octubre, exclusivamente

en todos los casos entre los campos y almacenes ya la inversa utilizando cualquiera de los tramos restringidos de la red viaria catalana, si queda acreditado documentalmente este fin.

4. Supuestos de exención de las restricciones específicos en vías e itinerarios y con las condiciones que se explicitan:

a) Los vehículos que circulen por la N-230 entre el km. 151 en Vielha, túnel de Vielha, y el km. 187 en Bausen, frontera francesa, en los horarios de restricción delimitados por esta Resolución, están exentos si transportan productos perecederos recogidos en el anexo 3 del Acuerdo sobre transportes internacionales de mercancías perecederas (ATP), así como verduras y frutas frescas en vehículos que cumplan las definiciones y normas expresadas en el anexo 1 de la ATP, siempre que este tipo de carga suponga al menos la mitad de la capacidad de carga del vehículo u ocupe la mitad del volumen de carga útil del vehículo.

b) Los vehículos que circulen por la AP-7/E-15 en sentido norte, siempre que puedan acreditar de forma documental que tienen sus bases, el lugar de descanso o la residencia habitual en las comarcas de L'Alt Camp, El Baix Camp o El Tarragonès. Estos vehículos tendrán que abandonar la AP-7/E-15, como máximo, por la salida 33 en Tarragona.

c) Los vehículos que transporten productos perecederos de los recogidos en el anexo 3 del Acuerdo internacional sobre el transporte de mercancías perecederas (ATP), así como verduras y frutas frescas en vehículos que cumplan las definiciones y normas expresadas en el anexo 1 de la ATP, siempre que este tipo de carga suponga como mínimo la mitad de la capacidad de carga del vehículo u ocupe la mitad del volumen de carga útil del vehículo, pueden circular por los siguientes tramos:

- Para los movimientos sur-norte, la AP-7/E-15 entre L'Hospitalet de l'Infant, km. 281, y El Vendrell, km. 221,5, y la C-32 entre El Vendrell, km. 0 y Vilanova i la Geltrú, km. 22,5, para enlazar con la C-15, C-37 y C-25 y viceversa; la AP-2 entre La Bisbal del Penedès, km. 228,8, y el enlace con la AP-7, km. 232, y de este enlace hasta El Vendrell en el km. 119,5 de la AP-7.

- Para los movimientos de salida de Barcelona hacia la AP-7 los sábados por la mañana, la A-2 entre el km. 609 en Cornellà de Llobregat y el enlace con la B-23 en Sant Joan Despí, km. 606; y la B-23 entre este enlace y el enlace con la AP7 en El Papiol, km. 15.

- Para los movimientos de entrada a la zona sur de Barcelona los domingos por la tarde, la C-32, entre Vilanova i la Geltrú, km. 22,5, y Sant Boi de Llobregat, km. 55.

Solicitud de exenciones

En caso de urgencia reconocida, previa justificación de la necesidad ineludible de efectuar el desplazamiento por los itinerarios y en las fechas restringidos, se pueden conceder autorizaciones mediante el procedimiento que consta en la [web del Servicio Catalán de Tráfico](#).



Transportes especiales y vehículos especiales

Además de las restricciones aplicables a los vehículos de transporte de mercancías en general, los vehículos de transportes especiales que circulen al amparo de autorizaciones especiales de circulación, incluidos los que lo hagan en virtud de exenciones, y los vehículos o conjuntos de vehículos especiales, tanto si necesitan una autorización como si no, no pueden circular por las vías públicas interurbanas y las travesías de Cataluña en los siguientes días, vías, horarios y tramos:

A. En todas las carreteras de Cataluña:

- Domingos y festivos, de 8 a 24 horas.
- Vísperas de festivos en miércoles o jueves, de 16 a 24 horas.
- En el caso de varios días festivos consecutivos, incluidos domingos, para el primer día la restricción será de 8 a 15 horas; para el último día la restricción será de 8 a 24 horas; los días intermedios quedan sin restricción, y la víspera de festivos consecutivos tendrá restricción de 16 a 24 horas.

B. En la carretera C-16/E-9, túnel del Cadí, entre el km. 117 en Bagà y el km. 131 en Urús, y en la N-230, túnel de Vielha, entre el km. 151 y el km. 156, ambos en Viella e Mijaran:

- Viernes, desde las 14 horas hasta el domingo a las 24 horas.
- Vísperas de festivo (no sábado) de las 14 a las 24 horas.
- Festivos de 0 a 24 horas.

C. En la carretera A-2, entre el km. 444 en Soses y el km. 527 a la altura de la salida 526, en ambos sentidos: viernes, de 17 a 22 horas; vísperas de festivo no sábado de 14 a 24 horas; domingos y festivos de 0 a 24 horas.

En todos los casos y también en el caso de exenciones, en su caso, estos vehículos deben circular bajo el régimen de comunicación previa mediante el enlace disponible en transit.gencat.cat.

Exenciones

Están exentos de esta restricción los vehículos o conjuntos de vehículos en régimen de transporte especial y los vehículos especiales vinculados a la extinción de incendios, salvamento o mantenimiento de carreteras que circulen prestando un servicio de urgencia documentado.

Esta restricción tampoco es aplicable a los vehículos especiales, tanto si necesitan autorización especial de circulación o no, incluidos los vehículos automotrices de elevación, que realicen tareas de asistencia a vehículos averiados o accidentados en el lugar del

incidente o en el traslado al punto en el que deban ser depositados, con la aproximación y regreso de vacío imprescindible.

Tampoco es aplicable esta restricción de circulación a los vehículos automotrices de elevación ni a los vehículos que circulen en régimen de transporte especial que puedan acreditar documentalmente que deben prestar un servicio vinculado a una programación administrativa de circulación municipal.

Finalmente, esta restricción no es aplicable a los vehículos o conjuntos de vehículos especiales agrícolas (tractores agrícolas, en su caso, con remolque agrícola y cosechadoras o vehículos agrícolas automotrices) ni a los vehículos o conjuntos de vehículos en régimen de transporte especial cuya carga indivisible sean máquinas cosechadoras de arroz con la herramienta de corte desmontada si circulan por las carreteras de las comarcas de El Montsià o El Baix Ebre, desde el 1 de agosto hasta el 31 de octubre.

Mercancías peligrosas

Además de las restricciones aplicables a los vehículos de transporte de mercancías en general, a los vehículos de transporte de mercancías peligrosas se les aplican las siguientes restricciones:

A) Por razón del calendario.

Los vehículos y conjuntos de vehículos de cualquier MMA o MMC, en régimen de transporte de mercancías peligrosas ADR que tienen que llevar paneles naranja de señalización de peligro reglamentarios, no pueden circular por las vías públicas interurbanas y las travesías de Cataluña en los días, las vías, los horarios y los tramos siguientes:

A.1 En todas las carreteras de Cataluña:

- Domingos y festivos, de 8 a 24 horas.
- Las vísperas de festivos que sean miércoles o jueves, de 16 a 24 horas.

En el caso de varios días festivos consecutivos, incluidos domingos, para el primer día la restricción será de 8 a 15 horas, para el último día la restricción será de 8 a 24 horas; los días intermedios quedarán sin restricción, y la víspera de festivos consecutivos se restringe de 16 a 24 horas.

A.2 En la carretera C-16/E-9, túnel del Cadí, entre el km. 117 en Bagà y el km. 131 en Urús:

- Fines de semana, desde el viernes a las 14 horas hasta el domingo a las 24 horas.
- Vísperas de festivo (no sábado) de las 14 horas a las 24 horas.
- Festivos de 0 a 24 horas.

A.3 En la N-230, túnel de Vielha, entre el km. 151 y el km. 156, ambos en Viella e Mijaran:

- Todos los días del año, de 22 a 6 horas.
- Domingos y festivos, de 8 a 22 horas.
- Sábados de 8 a 22 horas.
- Viernes de 16 a 22 horas.

- Vísperas de festivo (no sábados), de 16 a 22 horas.

A.4 En la carretera B-20, entre el km. 17 Nudo de la Trinitat y el km. 25 en Tiana, está restringida la circulación si es en tránsito o de paso, por no realizar ninguna operación de transporte, del tipo que sea, en ambos sentidos, durante todos los días del año, para los vehículos y conjuntos de vehículos de cualquier MMA o MMC, en régimen de transporte de mercancías peligrosas ADR que tienen que llevar paneles naranja de señalización de peligro.

ARAGÓN – CATALUÑA

Huesca

1 C-28 Del km 23 (Vielha e Mijaran) al km. 34 (Salardú).

» Sentido Salardú:

De 8 a 12 horas: viernes 7 abril.

De 17 a 24 horas: viernes entre enero y el 24 de marzo y del 1 al 15 diciembre - domingo 24 diciembre - domingo 31 diciembre.

» Sentido Vielha:

De 13 a 19 horas: domingos y festivos entre enero y el 2 de abril y del 3 al 17 de diciembre - domingo 9 abril - lunes 10 abril - lunes 1 mayo - domingo 15 octubre - martes 26 diciembre.

2a N-230 Del km. 151 (Túnel de Vielha) al km. 187 (frontera francesa).

» Sentido Lleida:

De 13 a 19 horas: domingo y festivos entre el 2 de julio y el 11 de septiembre.

2b N-230 Aragón

Del km. 64,1 (Benarre) al km. 116,1 (Santoréns).

Del km. 119,5 (Buirá) al km. 120,9 (Bonansa).

Del km. 133,6 (Ginaste) al km. 149,2 (Aneto).

N-230 Cataluña

Del km. 116 (límite Aragón) al km. 187 (frontera francesa).

» Dirección Benarre / Lleida:

De 13 a 19 horas: todos los domingos y festivos entre enero y 2 abril; y entre el 3 y 17 diciembre - domingo 9 abril - lunes 10 abril - domingo 15 octubre - martes 26 diciembre.

» Dirección Francia:

De 17 a 24 horas: todos los viernes entre enero y el 24 marzo; y entre el 1 y 15 diciembre - jueves 12 octubre (solo en Aragón) - domingo 24 diciembre - domingo 31 diciembre.

De 8 a 12 horas: viernes 7 abril.

3a A-2 Del km. 446 (Soses) al km. 520 (Cervera).

» Sentido Lleida.

De 16 a 21 horas: lunes 10 abril - lunes 1 mayo.

4 A-7 Del km. 1.121,6 (Vandellós) al km. 1.171 (Altafulla). Sentido Barcelona.

De 10 a 14 horas: viernes 7 abril - sábados de julio

De 17 a 22 horas: domingo 9 abril - domingos de julio - domingo 15 octubre - domingo 10 diciembre.

De 10 a 22 horas: lunes 10 abril - lunes 1 mayo.

5 N-145 Del km. 0 (La Seu d'Urgell) al km. 10 (líim. Andorra). Ambos sentidos.

6 C-14 Del km. 116 (Ponts) al km. 178 (Adrall). Ambos sentidos.

7 N-260 Del km. 193 (Bellver de Cerdanya) al km. 234 (Adrall). Ambos sentidos.

De 17 a 20 horas: domingos y festivos de enero al 2 de abril y del 3 al 17 de diciembre.

De 8 a 12 horas: viernes 7 abril - sábados de enero al 1 de abril y del 2 al 16 de diciembre.

De 17 a 22 horas: domingo 9 abril - domingo 15 octubre.

De 16 a 22 horas: lunes 10 abril - lunes 1 mayo.

Restricción permanente todo el año

➔ N-240 Del km. 87,4 (Lleida) al km. 36,5 (Montblanc).

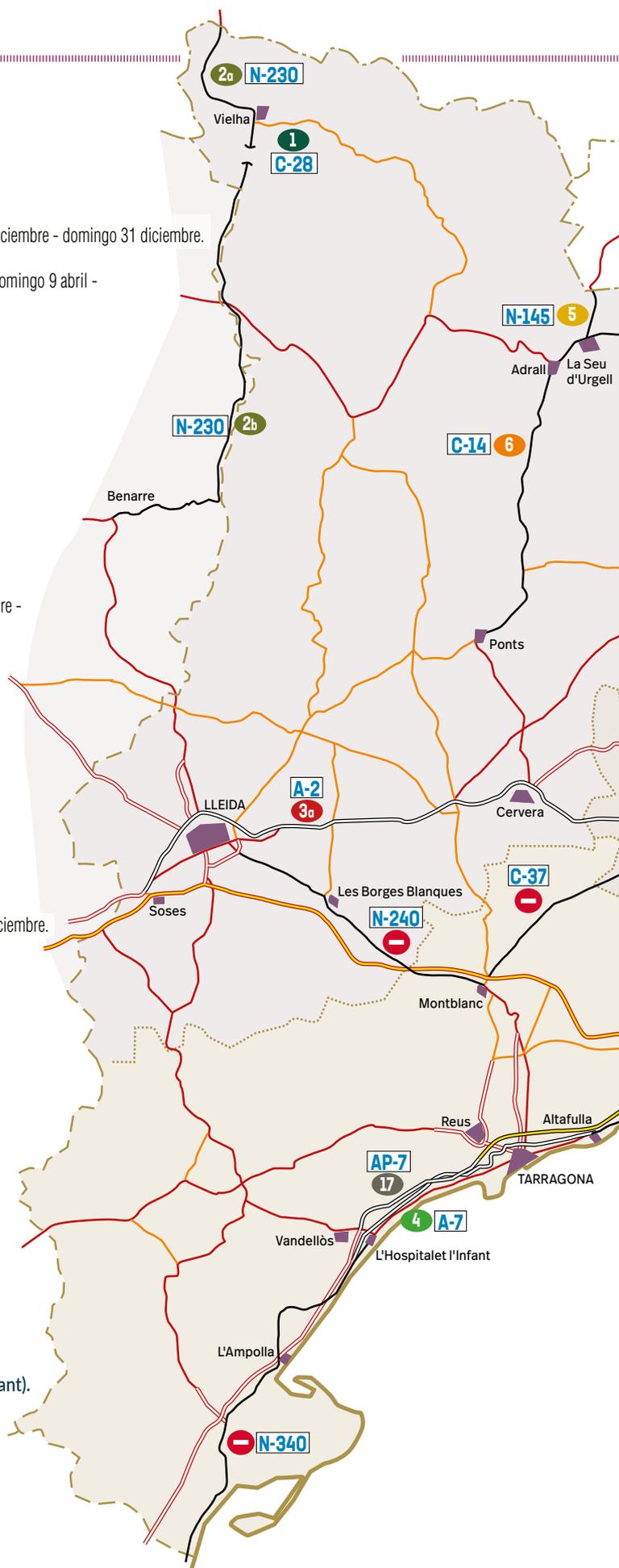
Restricción permanente todos los días del año para los vehículos o conjuntos de vehículos de transporte de mercancías de más de 26 toneladas de MMA o MMC.

Restricción permanente todo el año

➔ N-340 Del km. 1.058,4 Alcanar (líim. Castellón) al km. 1.122 (L'Hospitalet de l'Infant).

Del km. 1.176,4 (Altafulla) al km. 1.209,5 (Vilafranca del Penedès).

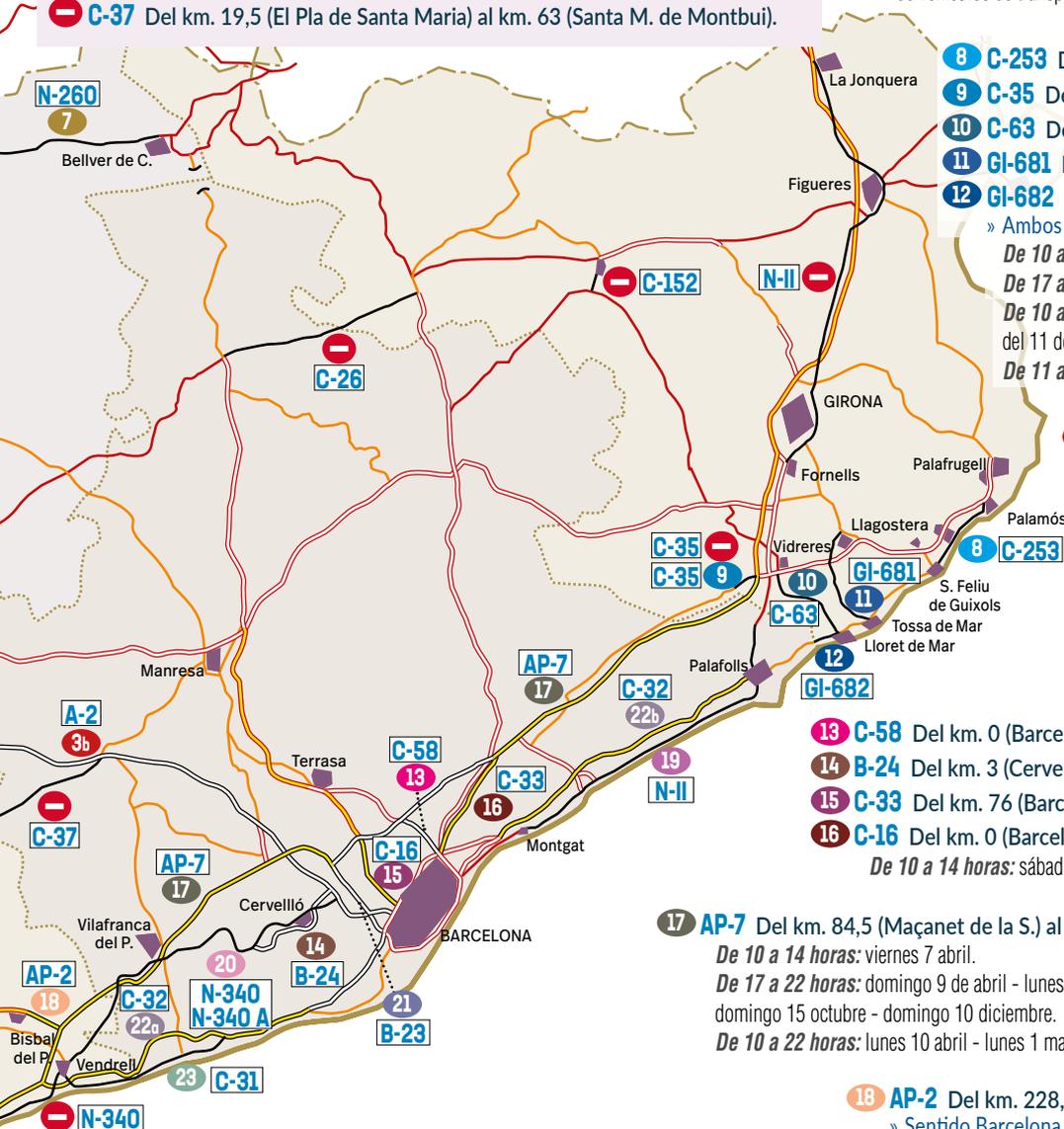
Restricción permanente todos los días del año para los vehículos o conjuntos de vehículos de transporte de mercancías de más de 26 toneladas de MMA o MMC.



CATALUÑA

Tramos de vías con restricciones permanentes a vehículos en tránsito o de paso

-  **C-35** Del km. 83,5 (Maçanet de la Selva) al km. 71,5 (Massanes).
-  **C-152** Del km. 43 (La Vall d'en Bas) al km. 47,5 (Olot).
-  **C-26** Del km. 189,9 (Ripoll) al km. 149,7 (Cercs).
-  **C-37** Del km. 19,5 (El Pla de Santa Maria) al km. 63 (Santa M. de Montbui).



Restricción permanente todo el año

-  **N-II** Del km. 773,5 (La Jonquera) al km. 709 (Fornells de la S.).
Restricción permanente todos los días del año para los vehículos o conjuntos de vehículos de transporte de mercancías de más 26 toneladas de MMA o MMC.

- 8 C-253** Del km. 39 (S. Feliu de Guixols) al km. 50 (Palamós).
- 9 C-35** Del km. 73,4 (enlace GI-512) al km. 83 (enlace AP-7).
- 10 C-63** Del km. 0 (Lloret de Mar) al km. 13 (Vidreres).
- 11 GI-681** Del km. 0 (Llagostera) al km. 16 (Tossa de Mar).
- 12 GI-682** Del km. 3 (Lím. Barcelona) al km. 13 (Lloret de Mar).

» Ambos sentidos:

De 10 a 14 horas: viernes 7 abril.*De 17 a 22 horas:* domingo 9 abril.*De 10 a 22 horas:* lunes 10 abril - lunes 1 mayo - domingos y festivos del 11 de junio al 11 de septiembre.*De 11 a 14 horas:* sábados de julio.**3b A-2**

Del km. 520 (Cervera) al km. 609 (Cornellà).

» Sentido Lleida:

De 10 a 14 horas: viernes 7 abril - sábados de julio.

» Sentido Barcelona:

De 17 a 22 horas: domingo 9 abril - domingos de julio - domingo 15 octubre - domingo 10 diciembre.

» Ambos sentidos:

De 10 a 22 horas: lunes 10 abril - lunes 1 mayo.

- 13 C-58** Del km. 0 (Barcelona) al km. 8 (enlace AP-7). Sentido Terrassa.
- 14 B-24** Del km. 3 (Cervelló) al km. 10 (Pallejà). Sentido Tarragona.
- 15 C-33** Del km. 76 (Barcelona) al km. 90 (enlace AP-7). Sentido Montmeló.
- 16 C-16** Del km. 0 (Barcelona) al km. 13 (enl. AP-7). Sentido S. Cugat del Vallès.
De 10 a 14 horas: sábados de julio.

- 17 AP-7** Del km. 84,5 (Maçanet de la S.) al km. 281 (L'Hospitalet de l'Infant). Ambos sentidos.
De 10 a 14 horas: viernes 7 abril.
De 17 a 22 horas: domingo 9 de abril - lunes 5 de junio - domingos de julio - lunes 25 de septiembre - domingo 15 octubre - domingo 10 diciembre.
De 10 a 22 horas: lunes 10 abril - lunes 1 mayo.

- 18 AP-2** Del km. 228,8 (La Bisbal Penedès) al km. 232 (enlace AP-7).
» Sentido Barcelona.
De 17 a 22 horas: domingo 9 abril - domingos de julio - domingo 15 octubre - domingo 10 diciembre.
» Ambos sentidos:
De 10 a 22 horas: lunes 10 abril - lunes 1 mayo.

- 19 N-II** Del km. 630 (Montgat) al km. 682 (enlace GI-600 y GI-512).
» Ambos sentidos:
De 10 a 14 horas: todos los sábados del año.
De 17 a 22 horas: todos los domingos y festivos del año.

- 21 B-23** Del km. 0 (Barcelona) al km. 15 (El Papiol). Sentido Tarragona.
- 22a C-32** Del km. 0 (Vendrell enlace AP-7) al km. 63 (Barcelona). Sentido Tarragona
- 22b C-32** Del km. 85 (Montgat) al km. 131 (Palafolls). Sentido Girona.
De 10 a 14 horas: *De 10 a 14 horas:* viernes 7 abril - sábados de julio.
» En ambos sentidos en las tres carreteras:
De 17 a 22 horas: domingo 9 abril - domingos de julio - domingo 15 octubre - domingo 10 diciembre.
De 10 a 22 horas: lunes 10 abril - lunes 1 mayo.

- 23 C-31** Del km. 135 (Vendrell enl. N-340) al km. 176 (Garraf enl. C-32).
» Ambos sentidos:
De 10 a 14 horas: viernes 7 abril - sábados de julio
De 17 a 22 horas: domingo 9 abril - domingos de julio - domingo 15 octubre - domingo 10 diciembre.
De 10 a 22 horas: lunes 10 abril - lunes 1 mayo.

- 20 N-340** Del km. 1.212 (Vilafranca del Penedès) al km. 1.238 (Cervelló).
- N-340A** Del km. 1.238 (Cervelló) al km. 1.244 (Quatre Camins).
» Ambos sentidos:
De 17 a 22 horas: todos los domingos y festivos del año.

B) Por razón del itinerario.

Los vehículos y conjuntos de vehículos de cualquier MMA o MMC, en régimen de transporte de mercancías peligrosas ADR que tienen que llevar paneles naranja de señalización de peligro reglamentarios, no pueden circular por las vías públicas interurbanas y las travesías de Cataluña fuera de la red de itinerarios de mercancías peligrosas (RIMP) -consultar [la resolución](#)-, salvo en los casos que se especifican a continuación.

En operaciones de transporte que deban realizarse total o parcialmente fuera de la RIMP, el itinerario de circulación será el que se ofrece en la web [ximp.gencat.cat](#) o bien el que cumpla los siguientes criterios:

- Primero, optar siempre por autopistas, autovías o vías desdobladas y preferentes, siguiendo este orden de importancia, con el objetivo de garantizar que el recorrido por las vías de calzada

única con doble sentido de circulación sea lo más corto posible, y
- Segundo, utilizar inexcusablemente las circunvalaciones, variantes o rondas exteriores a las poblaciones, aunque no sea el camino más corto.

Hay que actuar de la misma manera cuando deba abandonarse el itinerario para ir y venir a la base logística del transportista, al lugar de descanso preceptivo, al taller de reparación y mantenimiento del vehículo, a un lavadero de cisternas oficial, a un aparcamiento especialmente habilitado, a una estación de avituallamiento de combustible o a otros lugares imprescindibles siempre que se vuelva a la ruta de la operación de transporte por el mismo trayecto realizado y se garanticen las condiciones de seguridad y protección previstas reglamentariamente en el ADR.

La consulta del itinerario de circulación en [ximp.gencat.cat](#) es recomendable dado que la aplicación tiene en cuenta los criterios para realizar las operaciones de transporte total o parcialmente fuera de la RIMP de forma segura. El itinerario facilitado por [ximp.gencat.cat](#) es vinculante en cuanto a las vías interurbanas; para las vías urbanas, el itinerario facilitado es orientativo y, en todo caso, habrá que confirmarlo ante la correspondiente autoridad local de tráfico. En el supuesto de discrepancia entre el itinerario facilitado por [ximp.gencat.cat](#) y el que se establece en la Resolución, prevalecerá siempre este último. La consulta realizada tendrá una caducidad de un mes.

La circulación de los vehículos que transportan mercancías peligrosas llevando el panel naranja reglamentario por el ADR debe respetar la señalización vertical R-108, R-109 o R-110 existente en las vías, salvo el caso en que sea necesario completar una operación de transporte justificada. Sin embargo, en ningún caso se podrá circular por túneles restringidos al paso de mercancías peligrosas de acuerdo con su señalización vertical de acceso.

Exenciones

Están exentos de las restricciones, por razón de calendario, con independencia de su MMA o MMC y con carácter permanente, los vehículos o conjuntos de vehículos que transporten, en las

condiciones que se establece en el ADR para cada tipo de producto, las siguientes mercancías, incluyendo la vuelta de vacío: gases licuados de uso doméstico embotellados o en cisternas, ya sea para el transporte a puntos de distribución o en reparto a los consumidores; materias destinadas al abastecimiento de estaciones de servicio, combustibles con destino en puertos y aeropuertos con la finalidad de proveer barcos y aeronaves, gasóleo con destino al transporte ferroviario, gasóleo de calefacción para uso doméstico y combustibles destinados a los centros de consumo propio para el aprovisionamiento de vehículos de transporte por carretera; gases necesarios para el funcionamiento de centros sanitarios y gases sanitarios transportados a particulares para la asistencia médica domiciliaria, así como el suministro a almacenes de distribución para los mismos fines, siempre que se acredite que el transporte es para este destino y no es posible

aplazarlo; productos indispensables para el funcionamiento continuo de centros industriales; productos con origen o destino en centros sanitarios no previstos en el primer apartado; transporte de mercancías peligrosas que vengan o vayan a los puertos y aeropuertos siempre que tengan que circular en las horas, días y tramos de vía objeto de restricción; y material de pirotecnia.

Estas exenciones solo se aplicarán, durante los días y horas de restricciones, en horario nocturno entre las 23 y las 6 horas en el

túnel del Cadí, y en horario diurno entre las 6 y las 10 horas en el túnel de Vielha.

También se está exento de restricciones si se realiza el transporte de acuerdo con alguna de las exenciones recogidas en el ADR por razón del cargamento, la cantidad o el tipo de transporte, sin perjuicio de las restricciones establecidas para vehículos de transporte de mercancías en general que les puedan ser aplicadas.

También están exentos de la restricción por razón del calendario, de acuerdo con lo dispuesto en el artículo 39.5 del Reglamento general de circulación, los vehículos que transporten otras materias peligrosas que, por circunstancias de carácter excepcional, haya que transportar. Estos transportes requerirán la previa obtención de una autorización de acuerdo con el procedimiento que consta en la [web del Servicio Catalán de Tráfico](#).

Restricciones por causas meteorológicas

En condiciones del tiempo de niebla espesa (menos de 150 metros de visibilidad), ráfagas de viento, lluvia intensa y cualquier nevada, los autobuses, todos los conjuntos de vehículos (con remolques o semirremolques) y los vehículos de transporte de mercancías de más de 7.500 kg de MMA están obligados a circular por el carril más a la derecha de la calzada y se prohíbe expresamente que estos vehículos adelanten a los que circulen a menos velocidad o a los que se encuentren parados por algún motivo de manera temporal.



En caso de nieve o hielo sobre la calzada y cuando el Plan NEUCAT esté activado, así como en el caso de activación de otros planes de Protección Civil por situaciones que afecten a la circulación por determinadas vías, los vehículos de transporte de mercancías peligrosas (ADR) de más de 7.500 kg de MMA o MMC y los vehículos articulados no pueden circular por las vías y entre los puntos kilométricos que se determinen y se informen y deben estacionar de manera segura fuera de la vía hasta que se garantice la seguridad de la circulación y las autoridades encargadas de la vigilancia y control del tráfico lo autoricen.

Restricciones específicas en determinadas vías

Bus-VAO de la C-58CC y de la C-31 norte

La circulación en las calzadas Bus-VAO de la C-58CC correspondientes a los carriles centrales segregados de la C-58, entre Ripolllet y Barcelona, y de la C-31 norte en Badalona, con sus ramales de acceso o salida, segregados o no, que conducen a estos, cuando estén abiertos al tráfico mediante la señalización variable de acceso, solo estará permitida a los siguientes vehículos de transporte de mercancías:

- Vehículos mixtos adaptables con dos o más ocupantes (incluido el conductor).

- Vehículos turismos, mixtos adaptables o de transporte de mercancías hasta 3.500 kg de MMA o MMC si llevan visible en el cristal delantero, lado derecho inferior, el distintivo ambiental tipo 0 o ECO que consta en el Registro de vehículos.

Exenciones: Esta restricción no afecta a la circulación de:

a) Vehículos o conjuntos de vehículos policiales, de extinción de incendios, de protección civil o de asistencia sanitaria, estando de servicio.

b) Vehículos o conjuntos de vehículos de conservación y mantenimiento tanto de la infraestructura vial como de gestión del tráfico.

c) Vehículos destinados al auxilio de carretera solo si deben asistir a un vehículo averiado o accidentado.

La Subdirección General de Gestión del Tráfico podrá abrir al tráfico en general la C-58CC, levantando dichas restricciones, cuando existan razones justificadas de fluidez del tráfico y seguridad vial en el conjunto de la red viaria. Sin embargo, en estos casos quedará restringida la circulación de vehículos o conjuntos de vehículos destinados al transporte de mercancías de más de 7.500 kg de MMA o MMC, respectivamente.

Val d'Aran: N-230 y C-28

En la **N-230**, entre el km. 151, boca sur del túnel de Vielha, y el km. 187 en Bausen (frontera francesa), los vehículos de todo tipo o conjuntos de vehículos que superen los 7.500 kg de masa máxima autorizada (MMA) o masa máxima del conjunto (MMC) no pueden circular en las siguientes fechas y horarios:

Entre el 2 de julio y el 11 de septiembre, incluidos:

- Los domingos y festivos, de 13 a 19 h, en sentido Lleida.

En la **N-230**, entre el km. 149,2, límite con Aragón y el km. 187 en Bausen (frontera francesa), así como en los tramos anteriores en los que la carretera entra y sale varias veces de la demarcación de Lleida entre el km. 116,1 y el km. 149,2, los vehículos de todo tipo o conjuntos de vehículos que superen los 7.500 kg de masa máxima autorizada (MMA) o masa máxima del conjunto

(MMC) no pueden circular en las fechas y horarios siguientes:

- Los viernes desde enero al 24 de marzo y desde el 1 al 15 de diciembre, de 17 a 24 h, en sentido Francia.

- Los domingos y festivos desde enero al 2 de abril y del 3 al 17 de diciembre, de 13 a 19 h, sentido Lleida.

- Viernes 7 de abril, de 8 a 12 h, en sentido Francia.

- Domingo 9 de abril, de 13 a 19 h, sentido Lleida.

- Lunes 10 de abril, de 13 a 19 h, sentido Lleida.

- Domingo 15 de octubre, de 13 a 19 h, sentido Lleida.

- Domingo 24 de diciembre, de 17 a 24 h, en sentido Francia.

- Martes 26 de diciembre, de 13 a 19 h, sentido Lleida.

- Domingo 31 de diciembre, de 17 a 24 h, en sentido Francia.

En la **C-28**, entre el km. 23 en Vielha e Mijaran y el km. 34 en Salardú, los vehículos o conjuntos de vehículos de todo tipo que superen los 7.500 kg de masa máxima autorizada (MMA) o masa máxima del conjunto (MMC) no pueden circular en las fechas y horarios siguientes:

- Los viernes desde enero al 24 de marzo y desde el 1 al 15 de diciembre, de 17 a 24 h, en sentido Salardú.

- Los domingos y festivos desde enero al 2 de abril y del 3 al 17 de diciembre, de 13 a 19 h, sentido Vielha.

- Viernes 7 de abril, de 8 a 12 h, en sentido Salardú.

- Domingo 9 de abril, de 13 a 19 h, sentido Vielha.

- Lunes 10 de abril, de 13 a 19 h, sentido Vielha.

- Domingo 15 de octubre, de 13 a 19 h, sentido Vielha.

- Domingo 24 de diciembre, de 17 a 24 h, en sentido Salardú.

- Martes 26 de diciembre, de 13 a 19 h, sentido Vielha.

- Domingo 31 de diciembre, de 17 a 24 h, en sentido Salardú.

Exenciones

En la N-230 y C-28 se aplican las exenciones a las restricciones a la circulación de vehículos o conjuntos de vehículos dedicados al transporte de mercancías en general. Además, los viernes de 17 a 24 horas en la N-230 en sentido Francia, también están exentos los desplazamientos con destino a la residencia habitual del conductor, el domicilio de los vehículos o la base de la empresa.

N-II, N-240 y N-340

Los vehículos o conjuntos de vehículos de transporte de mercancías de más de 26 t no pueden circular:

a) Por la carretera N-II desde el km. 773,5 en La Jonquera hasta el km. 709 en Fornells de la Selva, en ambos sentidos.

b) Por la carretera N-240 desde el km. 87,4 en Lleida hasta el km. 36,5 en Montblanc, en ambos sentidos.

c) Por la carretera N-340 desde Alcanar (límite Castellón) hasta el km. 1.122 en L'Hospitalet de l'Infant, y desde el km. 1176,4 en Altafulla hasta el km. 1.209,5 en Vilafranca del Penedès, en ambos sentidos.

Exenciones

Quedan exceptuados de esta restricción:

a) Los vehículos o conjuntos de vehículos que realicen transporte local en el que el origen o destino de la mercancía que transporten, de acuerdo con la carta de porte o documento equivalente que llevan a bordo, esté en localizaciones a las que solo se puede acceder desde los tramos restringidos, utilizando vías adecuadas, en el trayecto mínimo imprescindible, debidamente justificado y volviendo por el mismo trayecto, salvo que el recorrido sea más corto en el sentido de la marcha. También estarán exceptuados

en las mismas condiciones los desplazamientos cuyo origen o destino sea la residencia habitual del conductor, el lugar de domiciliación de los vehículos o la base de la empresa transportista.

b) Los vehículos destinados a las funciones de auxilio en carretera dentro de los tramos con restricciones de circulación.

c) Los vehículos o conjuntos de vehículos con destino a abastecimiento, descanso, taller de reparación y mantenimiento o avituallamiento en el trayecto mínimo imprescindible y regresando por el mismo trayecto.

d) Los vehículos o conjuntos de vehículos que determine la Policía de la Generalitat - Mossos d'Esquadra a resultas de situaciones excepcionales, de emergencia o de servicio público.

e) Los vehículos o conjuntos de vehículos que dispongan de autorización especial de circulación vigente de tipo específico o excepcional previamente otorgada con itinerario específico que incluya total o parcialmente el tramo afectado por esta restricción, podrán circular hasta agotar la vigencia de la resolución de autorización.

f) Los vehículos o conjuntos de vehículos que, por razón de su carga indivisible o de sus características constructivas, deban obtener autorizaciones especiales de circulación con itinerario específico que, por razones técnicas justificadas, deba incluir alguno o algunos de los tramos afectados por esta restricción, en el trayecto mínimo imprescindible.

Limitaciones motivadas por el incremento de las afectaciones por intensidad

El Servicio Catalán de Tráfico, al amparo de lo dispuesto en el artículo 18 del texto refundido de la Ley sobre tráfico, circulación de vehículos a motor y seguridad vial y los artículos 37, 41 y 42 del Reglamento general de circulación, podrá dictar limitaciones a la circulación de vehículos pesados destinadas a mejorar la fluidez y la seguridad vial.

Medidas restrictivas de circulación en la AP-7

Además de las restricciones recogidas en la resolución anual, el Servicio de Tráfico de Cataluña ha anunciado las siguientes medidas restrictivas en la AP-7:

- Circulación solo en el carril derecho en los 30 km del tramo sur Calafat/Camarles: todos los días de la semana.
- Circulación solo por el carril derecho cuando se instale un sistema de reducción en el tramo Martorell/Gelida: los viernes y sábados (salida) y los domingos (vuelta).
- Circulación por el carril de la derecha obligatoriamente en el tronco central de la AP-7, entre Martorell y Roca: los viernes y vísperas de festivos (salida del área metropolitana).
- Circulación por la derecha y a un máximo de 80 km/hora en los tramos de autopista en los que se instalen carriles adicionales en sentido contrario.

Carreteras con dificultades de gestión

Tramos de vías donde está restringida la circulación para los vehículos: de transporte de mercancías en general, de transportes especiales, vehículos especiales y vehículos que realizan transporte de mercancías peligrosas, en tránsito o de paso, para no realizar ninguna operación de transporte, del tipo que sea:

- **C-35** entre el km. 83,5 en Maçanet de la S y el km. 71,5 en Massanes.
- **C-152** entre el km. 43 en La Vall d'en Bas y el km. 47,5 en Olot
- **C-26** entre el km. 189,9 en Ripoll y el km. 149,7 en Cercs.
- **C-37** entre el km. 19,5 en El Pla de Santa Maria y el km. 63 en Santa Margarida de Montbui.

Excepciones por situaciones excepcionales o de emergencia

La Policía de la Generalitat - Mossos d'Esquadra puede permitir la circulación de los vehículos sometidos a restricciones por razones excepcionales, de emergencia o de servicio público. Por otra parte, la Policía de la Generalitat - Mossos d'Esquadra o la Subdirección General de Gestión del Tráfico, mediante señalización circunstancial o variable, podrán habilitar, sin necesidad de acompañamiento policial, la circulación de vehículos o conjuntos de vehículos especiales, tanto si tienen autorización especial de circulación como si no, por autopistas, autovías o vías desdobladas en caso de imperativos asociados a declaraciones de emergencias vinculadas a la activación de planes de protección civil, con independencia de que puedan desarrollar una velocidad mínima de circulación o que sean de tipo agrícola. Estos vehículos (por ejemplo, conjuntos de vehículos agrícolas de ADF), en estos casos, doblarán la señalización luminosa rotativa V-2 en la parte posterior y la situarán de forma que sea lo más visible posible.

Levantamiento excepcional de restricciones

En los días, horas y vías afectados por estas restricciones, previa valoración técnica favorable de la Subdirección General de Gestión del Tráfico, la Dirección del Servicio Catalán de Tráfico podrá dejarlas sin efecto en determinados días, horas y vías.

Esta decisión se publicará en la web del Servicio Catalán de Tráfico y se pondrá en conocimiento de las principales asociaciones de transportistas o equivalentes y de los titulares de vías y deberá ser comunicada a la Policía de la Generalitat - Mossos d'Esquadra.

Sanciones y medidas cautelares

Las infracciones relacionadas con el incumplimiento de las restricciones se denunciarán por incumplimiento de lo establecido en la legislación vigente sobre tráfico, circulación de vehículos a motor y seguridad vial. Asimismo, como medida cautelar, la Policía de la Generalitat - Mossos d'Esquadra puede detener o inmovilizar un vehículo, e incluso retirarlo de la vía pública, hasta que finalice la restricción o se le autorice a continuar, siempre que cause riesgo o perturbe de manera grave el desarrollo de la circulación.

Vigencia

Estas restricciones estarán en vigor hasta el 31 de diciembre de 2023. Y su contenido queda prorrogado automáticamente hasta la entrada en vigor de la resolución de restricciones del año 2024, con la aplicación análoga que corresponda por fechas.

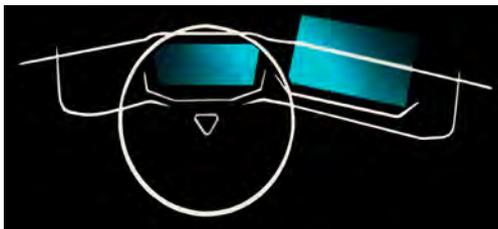
Scania ■ Smart Dash

Avance del nuevo salpicadero digital de Scania

Basado en una arquitectura modular electrónica y junto con la inclusión de una nueva gama de funciones de seguridad, Scania introduce en sus camiones y autobuses el Smart Dash, el nuevo salpicadero digital, que servirá para allanar el camino a los servicios digitales, proporcionar una mayor seguridad y generar una experiencia de usuario mejorada para los clientes Scania.

Las claves del cuadro de instrumentación que Scania va a incorporar en el nuevo salpicadero digital son:

- El cuadro de mandos Smart Dash con una pantalla de información central.
- Oferta de soporte digital continuo para conductores y operadores junto con soluciones como My Scania y la Aplicación Scania Driver.
- Nueva arquitectura eléctrica, en cumplimiento de la nueva regulación de seguridad europea y las regulaciones sobre ciberseguridad de la ONU.
- Mejora de la interfaz hombre-máquina (HMI): con el foco puesto en la seguridad.
- Permite actualizaciones de software en remoto (OTA) a través de la conexión ultrarápida 5G.



El nuevo salpicadero ha sido desarrollado siguiendo el sistema modular de Scania para las soluciones digitales personalizadas, con diferentes niveles de rendimiento, pero siempre con acceso a las soluciones digitales de Scania, como My Scania o la Aplicación Scania Driver.

■ **CIBERSEGURIDAD.** Por otra parte, la nueva Regulación General Europea de Seguridad hará obligatorios varios desarrollos de seguridad para

camiones pesados a partir de julio de 2024, derivados de las nuevas regulaciones, UNECE R155 y R156, relacionadas con la tecnología de ciberseguridad, con el objetivo de prevenir y mitigar la manipulación en los vehículos. En este sentido, la nueva arquitectura electrónica desarrollada por Scania permite comunicaciones más rápidas e inteligentes, ciberseguridad en un elevado nivel y cumplimiento de las nuevas demandas.

Además, los propietarios de camiones Scania podrán utilizar los mapas Smart Connected para sus sistemas de navegación y disfrutar de actualizaciones de software en remoto, lo que reduce considerablemente la necesidad de acudir al taller. El nuevo Smart Dash podrá pedirse para los camiones que se produzcan desde principios de 2024. ■

UTA ■ Dispositivo de pago de peajes

La segunda generación de UTA One Next

UTA Edenred lanza la segunda generación de su dispositivo para el pago de peajes en Europa (EETS), UTA One Next, que será el que se instale en todos los pedidos nuevos y sustituirá los dispositivos UTA One cuando su batería alcanza el final de su vida útil.

Con un diseño compacto para ahorrar espacio en la cabina, compatible con el estándar de comunicación 4G, lo que le permitirá una larga vida útil, el dispositivo para el pago de peajes UTA One Next se maneja de forma intuitiva a través de una aplicación en el móvil, el propio dispositivo o la plataforma web. Puede hacerlo el usuario o el gestor de la flota para indicar cambios en la configuración del vehículo, por ejemplo, el número de ejes o la cate-

goría del mismo; puede consultarse los países en los que puede utilizarse el dispositivo.

Además, una guía de voz va confirmando los cambios que se producen en la configuración del dispositivo. Lo que es un anticipo de una nueva funcionalidad futura que es el manejo de UTA One Next a través de la voz.

Además de la aplicación móvil y el propio dispositivo, los usuarios y gestores de flota pueden acceder a la configuración del mismo, así como a la información que genera, a través de una plataforma web. El gestor puede acceder a la información del OBU (unidad de a bordo), a su estado y todo en tiempo real. También desde la plataforma puede modificarse la configuración del dispositivo UTA One Next.

Los contextos de peaje disponibles para el UTA One Next siguen siendo los mismos: es compatible con los sistemas de peaje

en Bélgica (incluido el túnel Liefkenshoek), Alemania, Francia, Italia (incluido el ferri Caronte), Austria, Polonia (A4 y red e-TOLL), Hungría, Bulgaria, Portugal, España, Noruega (incluidos los ferris y puentes de autopistas), Suecia (puentes), Dinamarca (puentes) y Suiza (incluido Liechtenstein).

■ **MÁS PAÍSES.** Es decir, el UTA One Next cubre 17 contextos de peaje en 15 países europeos, y, próximamente, se van a incorporar Eslovaquia y la República Checa. A través de UTA Service Center el gestor de la flota puede activar o desactivar contextos de peaje y/o países.

También a través del UTA Service Center puede activarse su uso en combinación con el servicio telemático SmartConnect que proporciona información sobre la actividad y rendimiento de la flota. ■

DAF ■ Nueva Generación de camiones

DAF completa su gama de camiones de obras, servicios municipales y transportes especiales



Los camiones de construcción DAF de la Nueva Generación, XDC y XFC, se caracterizan por la parrilla negra, el parachoques de acero robusto, la placa de protección de acero del radiador, las dos luces LED antivuelco integradas en el parachoques para una máxima protección; un peldaño inferior flexible opcional; una distancia al suelo de hasta 40 cm y un ángulo de aproximación de 25 grados. Las configuraciones posibles son 8x4, 6x4 y ahora también 4x2.

La gama de construcción de DAF cuenta con una amplia opción de ejes tándem disponibles para servicios *off-road*: desde el eje tándem ligero de 19 Tn. con reducción sencilla, suspensión de ballestas, frenos de disco y suspensión neumática a un eje tándem de 21 y 26 Tn para aplicaciones pesadas *off-road* con reducción de cubo.

Además, dispone de una amplia gama de opciones de relación del eje trasero (desde 3,46:1 a 7,21:1) para poder adaptarse a cada aplicación.

■ **EJES TÁNDEM DE CARRETERA.** En las configuraciones 8x4 y 6x4 hay una gama completa de ejes tándem disponibles para poder desarrollar los servicios de transporte pesado en carretera en las siguientes configuraciones:

- 6x4 y 8x4 rígidos XD y XF.
- 6x4 tractora en la gama XG y XG+.

- 8x4 rígido XG y XG+ con eje de arrastre direccional.
- 8x4 tractora para cargas pesadas con eje propulsor direccional en las gamas XF, XG y XG+.

■ **TRACCIÓN HIDRÁULICA PXP.** La tracción hidráulica extra PXP está disponible para aquellas aplicaciones que requieren de una tracción extra en determinadas situaciones. Esta tracción hidráulica está disponible en tractores en configuración 4x2 con las gamas XD, XDC, XF y XFC. El sistema OXP se activa con un interruptor en el salpicadero.

■ **XD Y XF "EXTRA ROBUSTOS".** La serie completamente nueva *Extra Robust* del XD y XF combina las tractores XDC y XFC con chasis *off-road*. Se trata de una solución pensada para servicios municipales y construcción

que valoran la robustez del vehículo, pero no necesitan de todas las funcionalidades *off-road*.

Cuenta con un robusto frontal con un prominente paragolpes elevado en combinación con una viga de protección antiempotramiento integrada en la configuración, tanto en rígidos como en tractores XD y XF.

■ **NUEVAS VARIANTES CON UN ÚNICO EJE MOTOR.** Para aplicaciones en carretera, DAF incorpora unas nuevas variantes de ejes con un único eje motor. Se trata de versiones que pueden llevar un eje propulsor y/o eje arrastrado no direccional para transporte de contenedores pesados, recogida pesada de residuos o limpieza urbana.

■ **GAMA DE MOTORES.** Estas nuevas versiones de la Nueva Generación disponen de los motores PACCAR MX11 y MX13 en combinación con la caja automática TraXon. Bajo demanda, está disponible un software de conducción *off-road* con las funcionalidades "ASR-off" y "Rock-Free" que permiten iniciar la conducción en terrenos resbaladizos o realizar un rápido balanceo para liberar el vehículo en circunstancias especialmente complicadas. ■



El interior de los vehículos de construcción no difiere del empleado en las gamas de carretera y distribución.

Scania, Repsol y Grupo Sesé ponen en circulación “un duotrailer renovable”

Scania, Repsol y Grupo Sesé han puesto en circulación “un duotrailer renovable” para cubrir un servicio de transporte entre Barcelona y Pamplona para Volkswagen Navarra, utilizando combustible producido a partir de residuos como aceites vegetales usados y residuos agrícolas y forestales, lo que supone reducir las emisiones netas de CO₂ hasta un 90%.



Tras el éxito alcanzado en las pruebas con este combustible en conjuntos estándar de tractora y semirremolque, que ya han recorrido más de medio millón de kilómetros, este grupo de empresas pone ahora en circulación un duotrailer, un conjunto integrado por una tractora Scania V8 650 R y dos semirremolques unidos por un “dolly” de dos ejes.

Según las empresas participantes en el proyecto es el vehículo pesado de larga distancia más sostenible de España y del sur de Europa, al reducir hasta en un 30% las emisiones “brutas” de CO₂ (al rebajar en ese porcentaje el consumo de combustible al utilizar un duotrailer en lugar de dos conjuntos estándar), por un lado, y por otro, y más relevante, porque hasta el 90% de las emisiones de CO₂ se consideran “neutras” al utilizar biocombustible renovable.

HASTA EL 90% DE LAS EMISIONES DE CO₂ DE ESTE DUOTRALIER SE CONSIDERAN “NEUTRAS” AL UTILIZAR BIO-COMBUSTIBLE RENOVABLE

Al utilizar combustible renovable, HVO (*Hydrotreated Vegetable Oil*) de alta calidad, producido a partir de residuos como aceites vegetales usados y residuos agrícolas y forestales, se “neutralizan” la mayor parte de las emisiones de CO₂ producidas al circular, “anotándose” solo el 10% en el balance de las emisiones netas generadas, es decir, se considera que las emisiones netas de CO₂ se reducen hasta en un 90% frente al uso de gasóleo.

Está previsto que este duotrailer recorra unos 4.500 kilómetros a la semana entre Pamplona y Barcelona, rebajando las emisiones netas de CO₂ en aproximadamente 215 toneladas por año, frente al uso de un duotrailer que queme gasóleo convencional.

Repsol es el responsable de producir este combustible renovable a partir de residuos como aceites vegetales

usados y residuos agrícolas y forestales. Combustible que cuenta con las certificaciones de sostenibilidad que exige la Directiva de Energía Renovable de la Unión Europea y cumple con los requisitos técnicos que garantizan su uso en vehículos sin necesidad de realizar ninguna modificación.

■ **EXPERIENCIAS “ALTERNATIVAS”.** Scania, por su parte, lleva muchos años trabajando con combustibles renovables en países del centro y norte de Europa. Los vehículos de Scania están preparados para el uso de combustibles alternativos, que, en opinión del fabricante sueco, son una opción real para el transporte. Este proyecto con Repsol y Grupo Sesé supone un paso más hacia los objetivos de descarbonización de Scania (*Scania Science Based Targets*) que tiene el compromiso de reducir las emisiones de CO₂ un 20% de los vehículos que comercialice en 2025, comparándolo con las emisiones de CO₂ de los vehículos que vendió en 2015. ■

Ford ■ Nueva E-Transit Courier

Ford presenta la nueva versión 100% eléctrica de la Transit Courier



Con la presentación de la *E-Transit Courier*, Ford amplía la gama de vehículos comerciales eléctricos conectada Ford Pro e incrementa la oferta de vehículos cero emisiones. Esta nueva furgoneta compacta empezará producirse en serie a finales de 2024. Las versiones con motores diésel y gasolina podrán pedirse desde este verano y se entregarán antes de que acabe el año.

La nueva E-Transit Courier está integrada en la Plataforma Ford Pro de software y servicios conectados para una mayor productividad y eficiencia operativa. Incluye soluciones integradas de recarga y herramientas de gestión Ford Pro que ayuda a optimizar el proceso de recarga de las baterías. El software Ford Pro Charging simplifica el proceso de administración y facturación, sobre todo para aquellas empresas cuyos

trabajadores se lleven las furgonetas a sus domicilios.

Un sistema de recarga nocturno en el domicilio con corriente alterna permite recargar la batería en poco menos de seis horas con una potencia de 11 kW. También puede cargarse con corriente continua, carga rápida, con potencias de hasta 100 kW en estaciones

públicas. Esta segunda opción permite incrementar una autonomía de 87 kilómetros en 10 minutos de recarga. En poco menos de 35 minutos, afirma el fabricante, la batería pasa del 10% al 80% de carga.

CON UN RECARGA RÁPIDA DE 100 KW LA E-TRANSIT COURIER RECUPERA 87 KM DE AUTONOMÍA EN 10 MINUTOS

La Ford E-Transit Courier incluye un año de acceso gratis a la Red de Carga Blue Oval, que cuenta con disponer de más de 500.000 cargadores en 2024.

Además, los clientes con cinco o más vehículos tendrán acceso a funciones personalizadas de Ford Pro E-Telematics, que se sirve de datos en tiempo real para maximizar la productividad, como el estado de la batería, autonomía restante, etc. Con la funcionalidad "Enchufar y Cargar", por ejemplo, se puede conectar la furgoneta, y marcharse, en cargadores de la Red Blue Oval: la recarga se inicia de



El equipamiento de serie de la E-Transit Courier incluye un nuevo volante, un panel de instrumentos digital de doce pulgadas y una pantalla táctil auxiliar también de doce pulgadas.

manera automática y al desenchufar se envía la factura al cliente y un resumen de la operación de carga.

■ **HASTA DOS EUROPALETS.** Con el nuevo rediseño de la furgoneta se ha optimizado la capacidad de carga de la misma, tanto en volumen como en peso: la anchura de los pasos traseros de rueda es de 1220 mm lo que permite cargar dos europalets, poco frecuente en una furgoneta compacta como la E-Transit Courier. El volumen total de carga asciende a 9,3 m³ (lo que es un 25% más que en la versión actual) y puede aumentarse aún más gracias a un mamparo desmontable que posibilita cargar bultos, como vigas, escaleras, tuberías... de una longitud de hasta 2,6 metros. La carga útil sube a 700 kilos y el peso máximo remolcable es de 750 kilos.

El equipamiento de serie de la E-Transit Courier incluye un nuevo volante, que deja más espacio para las piernas y mejora la visibilidad; la palanca de cambios se ha situado en la columna de la dirección; el arranque es por botón y dispone de un freno de mano electrónico.

■ **SEGURIDAD Y CONECTIVIDAD.** El panel de instrumentos incluye un display de doce pulgadas y una pantalla táctil central también de doce pulgadas desde la que se puede acceder a servicios conectados.

Incorpora de serie sistemas avanzados de asistencia a la conducción que pueden aumentarse con paquetes opcionales que incluyen Control de Crucero Adaptativo con centrado de carril y Stop&Go o Sistema de Información de Ángulo Muerto con Alerta de Tráfico cruzado y otros.

Además, de serie incorpora un módem integrado conectado permanentemente con Ford Pro para acceder a todas las funcionalidades del mismo, como actualizaciones del software en remoto, sin tener que acudir al taller.

La versión eléctrica cuenta con un coste de mantenimiento imprevisto hasta un 35% inferior a las versiones diésel. El mantenimiento se lleva a cabo en la misma red de servicio Ford Pro Service que el resto de la gama Transit. ■

Scania ■ Nueva batería para vehículos pesados Scania presenta una batería para camiones con una vida útil de 1,5 millones de kilómetros

Scania y Northvolt alcanzaron un acuerdo en 2017 para desarrollar celdas de iones de litio para utilizarlas en las baterías destinadas a almacenar energía en los camiones eléctricos. El proyecto ha llegado a buen puerto y en la fábrica de Northvolt Ett, en el norte de Suecia, ya se están produciendo celdas de iones de litio que, en los ensayos de validación, han demostrado que tienen capacidad para propulsar camiones eléctricos durante 1,5 millones de kilómetros, incluso más, cifra que se corresponde con la vida útil media de los vehículos pesados.



Estas celdas de iones de litio tendrán como destino la fábrica de baterías que Scania tiene previsto inaugurar a finales de año en su sede central en Södertälje, Suecia, donde se ensamblarán en los paquetes de baterías que utilizarán los camiones eléctricos de servicio pesado de Scania, que está previsto que se empiecen a fabricar de forma paralela a la producción de estas baterías con celdas de iones de litio de larga duración.

■ **CELDAS CON BAJA HUELLA DE CARBONO.** Las celdas que Northvolt fabrica para Scania tienen formato de prisma, con una capacidad de 157 Ah y un voltaje nominal de 3,6 V, y una vida útil estimada de 1,5 millones de kilómetros si se utilizan en camiones pesados.

Por otra parte, la fábrica de Northvolt Ett funciona con electricidad generada por energía hidroeléctrica y eólica, sin recurrir a combustibles fósiles, lo que, añadido a otras características de producción sostenible adicionales, supone que la huella de carbono (emisiones de CO₂) estimada en la producción en serie de estas celdas es aproximadamente un tercio de la media de la industria mundial dedicada a la fabricación de estos componentes de las baterías.

Igualmente, para reducir el impacto medioambiental de la producción de baterías para vehículos eléctricos, Northvolt tiene previsto que en 2030 el 50% de las materias primas utilizadas en la producción de sus celdas provenga de baterías recicladas. ■



CONTACTO ■ Volvo FE Electric 62

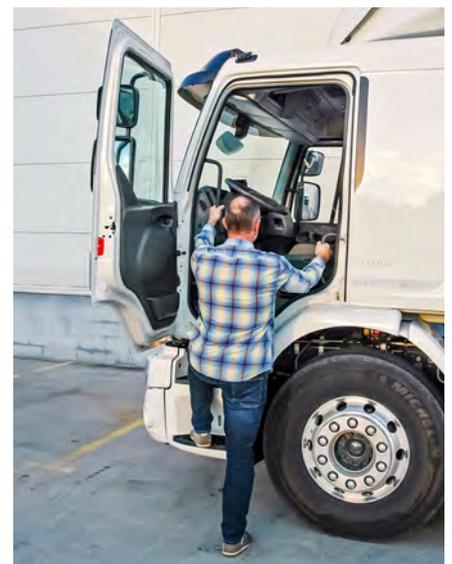
Alternativa “cero” de distribución urbana pesada

Casi trece toneladas de carga útil, prestaciones sobresalientes, una autonomía de entre 150 y 200 kilómetros y la necesaria agilidad para desenvolverse por poblaciones con calles estrechas: estas credenciales permiten a este FE Electric 6x2/4 presentarse como candidato al puesto de repartidor urbano, sobre todo en las ciudades donde las zonas de bajas emisiones (ZBE) empiezan a complicar la circulación de camiones con motores de combustión.

Volvo Trucks ha sido el primer fabricante en poner en circulación una gama completa de camiones eléctricos en el mercado europeo, vehículos que, por ahora, solo son aptos para servicios de transporte urbanos y regionales de corto recorrido. Gracias a esta estrategia de lanzamiento, el fabricante sueco lidera el mercado de

camiones eléctricos en el continente.

De esta amplia gama de vehículos de baterías que comercializa Volvo, en esta ocasión nos han dado la oportunidad de subirnos a un FE Electric 6x2/4, que se puede homologar con una MMA de hasta 27 toneladas, una más que para un diésel equivalente, si se aprovecha el incremento de peso máximo que





| Recorrido | Consumo total |
|----------------|---------------|
| 72,3 km | 70 kWh |

*El peso total del vehículo durante la prueba fue de unos 21.500 kilos.



permite la normativa europea para los vehículos eléctricos de mercancías si por su construcción se pueden homologar con esa tonelada extra.

Esta unidad montaba un equipo de frío y una trampilla, ambos de accionamiento eléctrico, con una peculiaridad en el caso de la trampilla: la electricidad la suministran unas baterías convencionales de 24 voltios, aunque son las baterías de tracción las responsables de mantenerlas cargadas. El equipo de frío, por su parte, tira directamente de las baterías de tracción. Estos dos equipos no se utilizaron durante nuestro contacto.

EL TERCER EJE DIRECCIONAL Y UNA REDUCIDA DISTANCIA ENTRE EJES OFRECEN LA AGILIDAD NECESARIA PARA CIRCULAR POR ZONAS URBANAS

■ **AGILIDAD DE URBANITA.** El tercer eje direccional y la reducida distancia entre ejes, de 4.300 mm (para el FE Electric 6x2 la oferta disponible va de los 3.900

a 6.100 mm), dotan a este camión, de menos de diez metros de longitud, de la agilidad necesaria para poder desenvolverse sin excesivos problemas por zonas urbanas, como pudimos comprobar en las calles de Valdemoro y Aranjuez durante el contacto de algo más de 72 kilómetros que efectuamos con el

vehículo, con inicio y final en el Volvo Truck Center de Valdemoro.

Con este chasis y carrocería se dispone de una carga útil de unos 12.700 kilos, cantidad que se puede incrementar si nuestra ruta diaria es de corto kilometraje, de modo que podamos prescindir de una de las baterías o si no necesitamos equipo de frío o trampilla.

Este FE Electric montaba el paquete completo de baterías disponible para este modelo: cuatro baterías de segunda generación de 66 kW, a 660 voltios.



La opción de carga rápida, con corriente continua, permite el "repostaje" de las cuatro baterías en unas dos horas, y en una hora y media con tres; con corriente alterna, se necesitan unas once horas para completar la carga de las cuatro baterías y ocho horas para tres baterías.



Los cambios en el interior del FE Electric respecto a su hermano diésel se concentran en el cuadro de instrumentos.



A la izquierda, detalle del conjunto de teclas que permiten “gobernar” el vehículo; a la derecha, el cuadro de instrumentos, que refleja en su aspecto espartano la sencillez de la gestión de un sistema de propulsión eléctrica: a la izquierda, reloj para el nivel de consumo/recuperación de energía y para la carga de las baterías; velocímetro y frenado en el derecho.

➤ PRUEBA ■ Volvo FE Electric 62

En total 265 kWh instalados, que con tres baterías se quedan en 200 kWh. La autonomía homologada con el paquete de cuatro baterías es de unos 200 kilómetros, si no se usa el equipo de frío y no hace falta recargar las baterías de la trampilla durante la jornada de trabajo.

Volvo ha montado en el FE Electric un completo equipo de carga, que da una gran libertad al transportista para poder recuperar autonomía con casi cualquier “enchufe”, pero con tiempos

de “repostaje” muy diferentes. Para las cargas rápidas dispone de un conector CCS tipo 2 para corriente continua, que admite potencias de carga de 50, 150 y 250 kW; con la potencia máxima se necesitan unas dos horas para llenar de energía cuatro baterías y una hora y media con tres.

Para las cargas más reposadas, utilizando un cargador de pared con corriente alterna con conexión trifásica de 32 A o 64 A a 400 V se obtienen potencias de carga de hasta 22 kW o 43 kW, necesitando once horas para efectuar una carga completa de cuatro baterías y ocho horas para tres baterías. Esta doble solución ofrece una gran versatilidad, pero, a cambio, complica la instalación eléctrica del camión.

La energía almacenada en las baterías acciona dos motores eléctricos, que siempre trabajan en conjunto. Un engranaje simple, nada que ver con una caja de cambios, proporciona el equivalente a dos velocidades, saltando

de una a otra en un margen de velocidades de entre 20 y 40 km/hora, según la inclinación de la carretera, el peso transportado y la aceleración buscada. El eje propulsor monta un grupo con una relación de 5,29.

■ **MÁXIMAS PRESTACIONES.** Cada motor puede suministrar picos máximos de potencia de hasta 200 kW, por los que podemos llegar a tener a nuestra disposición hasta 400 kW, unos 545 CV, aunque la entrega continua se queda en la tampoco nada despreciable cifra de 330 kW, unos 450 CV. El pico de

par máximo del que podemos disponer se aproxima a los 1.500 Nm, que en condiciones normales de circulación se sitúa en 850 Nm. Las prestaciones de los motores son incluso superiores, pero están limitadas para contener el “consumo”.

Como siempre comentamos cuando escribimos sobre un vehículo eléctrico, el par motor máximo está disponible

EL FE ELECTRIC MONTA UN COMPLETO EQUIPO DE CARGA QUE PERMITE PODER RECUPERAR AUTONOMÍA EN CASI CUALQUIER “ENCHUFE”



Esta unidad montaba equipo de frío y trampilla, ambos de accionamiento eléctrico, aunque en el caso de la trampilla la electricidad la suministran unas baterías convencionales de 24 voltios, que recargan las baterías de tracción; el equipo de frío, por su parte, tira directamente de las baterías de tracción.



Las zonas acristaladas del lado derecho mejoran la visibilidad sobre una zona crítica para la seguridad cuando se circula por zonas urbanas.

desde el mismo momento en el que empezamos a rodar, y la potencia máxima prácticamente igual. Esta característica supone que, en condiciones similares, los vehículos eléctricos aventajan a sus equivalentes diésel en prestaciones y en inmediatez para responder a nuestras órdenes. Aunque vayamos a carga completa, siempre iniciaremos la marcha con suavidad, pero con contundencia, y las maniobras a baja velocidad se ejecutan cómoda y fácilmente.

■ **RECUPERACIÓN DE ENERGÍA LIMITADA.** Otra de las características asociada indisolublemente a los vehículos

eléctricos es el sistema de recuperación de energía o frenada regenerativa, que actúa como un potente freno auxiliar. La solución que monta el Volvo FE Electric

EL USO URBANO DEL VOLVO FE ELECTRIC JUSTIFICA QUE MONTE UN SISTEMA DE RECUPERACIÓN DE ENERGÍA/FRENADO CON UN NIVEL ÚNICO

es un tanto peculiar. El sistema de recuperación de energía siempre está activo y siempre con la misma intensidad. Entra en funcionamiento en cuanto dejamos de presionar el pedal del acelerador; si pisamos el pedal del freno también es el primero en responder, mientras la frenada sea suave. Cuando demandamos una frenada intensa es cuando los frenos de servicio pasan a la acción. Por este motivo, una conducción basada en la anticipación



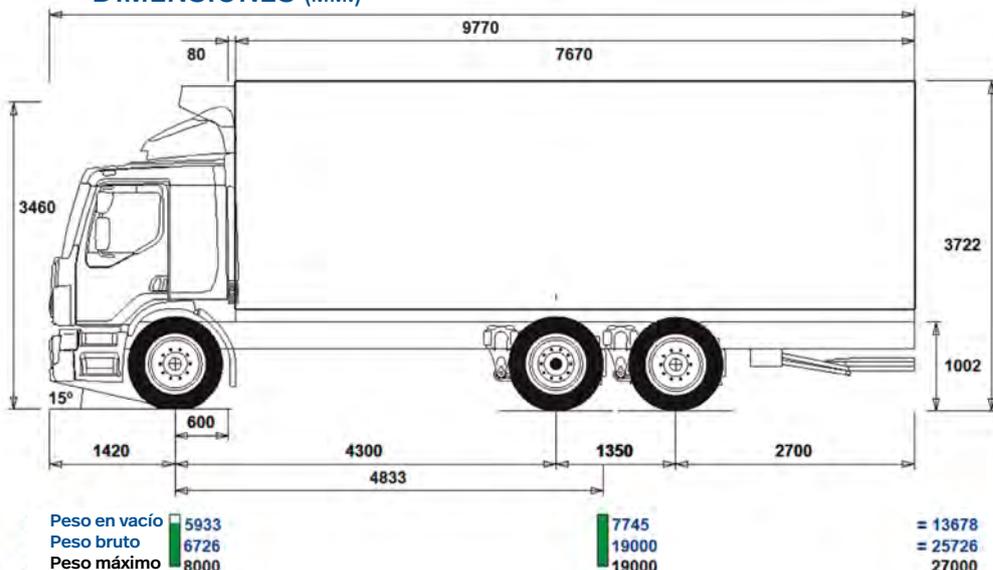
EL Volvo FE de baterías no presenta diferencias estéticas en el exterior, salvo la eliminación en el frontal de la entrada de aire y la identificación como Electric.

y a velocidades constantes permite reducir el uso del freno de servicios y aprovechar las deceleraciones para recargar las baterías.

Si no queremos que se active la frenada regenerativa, una tecla en el lado derecho del salpicadero nos permite desconectarlo. Por tanto, no dispone del típico mando en el lado derecho del volante que imita al de un retarder hidráulico.

Es conveniente desactivar la frenada regenerativa si vamos por autovía y si

DIMENSIONES (MM.)



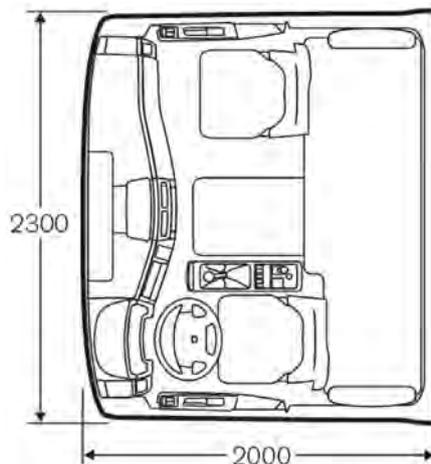
PRUEBA ■ Volvo FE Electric 62

consideramos que, en lugar de recargar las baterías, va a ser más interesante aprovechar la inercia. Por otra parte, cuando está activado solo frena las ruedas de tracción, por lo que, si rodamos sobre superficies deslizantes, en presencia de hielo o nieve, conviene igualmente desactivarlo.

Volvo justifica esta solución porque considera que es la más apropiada para un vehículo de uso eminentemente urbano, ya que permite recuperar energía en todas las deceleraciones, a la vez que reduce la velocidad del vehículo limitando el uso de los frenos de servicio, independientemente de que el conductor se preocupe por realizar una conducción eficiente.

En el apartado de ayudas a la conducción y seguridad, el FE Electric cuenta con un paquete de sistemas que se activan con los botones del lado derecho del salpicadero: limitador tem-

Los dos motores y la transmisión de dos velocidades van integradas en un módulo compacto.



poral de velocidad, con el que podemos establecer un límite de velocidad para evitar conducciones demasiado rápidas en ciertas situaciones (por ejemplo, en ciudad); aviso de permanencia en el carril; aviso y frenada de emergencia automática ante una colisión frontal; programador de velocidad constante; y el programador adaptivo de la velocidad, que mantiene una separación constante en tiempo respecto al vehículo que nos precede.

■ **SERVICIOS ESPECÍFICOS PARA ELÉCTRICOS.** A modo de recordatorio, hay que comentar que Volvo Trucks ofrece los Servicios EMOB para su gama eléctrica, orientados, por un lado, a mantener operativo el vehículo el mayor tiempo posible, gracias al Contrato de Servicio Gold que acompaña siempre a los vehículos eléctricos, junto con la garantía que cubre las baterías, la planificación

FICHA TÉCNICA

Volvo FE Electric 62 Rígido

PROPULSIÓN

Dos motores eléctricos montados en paralelo de tipo síncrono con imanes permanentes

- Potencia máxima 330 kW (450 CV)
- Potencia máx. (pico) 400 kW (545 CV))
- Par motor máximo 850 Nm
- Par motor máx. (pico) 1.500 Nm
- Relaciones caja de cambios 2
- Relación del eje trasero 5,29
- Toma de fuerza eléctrica:
 - Potencia máx./continua ... 100 kW / 70 kW
 - Par máx./continuo 530 Nm / 270 Nm

CAPACIDAD DE LAS BATERÍAS

Baterías GEN 2 de 660 V, de 66 kW por módulo

- 3 baterías 200 kWh (instalados)
Hasta 160 km de autonomía operativa
- 4 baterías 265 kWh (instalados)
Hasta 200 km de autonomía operativa

SISTEMA DE CARGA DE LAS BATERÍAS

- Cargador CCS tipo 2 - corriente continua
Hasta 50 kW / 150 kW / 250 kW
Tiempo de carga con cargador de 250 kW:
 - Para 3 baterías: 1,5 horas.
 - Para 4 baterías: 2 horas.
- Cargador de pared - corriente alterna
Conexión trifásica 32 A / 64 A a 400 V
Hasta 22 kW / 43 kW
 - Para 3 baterías: 8 horas.
 - Para 4 baterías: 11 horas.

CHASIS

Cabina Comfort Cab
Otras cabinas Day Cab, Sleeper Cab y Low entry Cab
Configuración 6x2/4
Otras opciones 6x2 - 4x2
Distancia entre ejes 4.300 mm
Otras distancia entre ejes disponibles:
6x2: de 3.900 a 6.100 mm
4x2: de 3.900 a 6.800 mm

EJES Y SUSPENSIONES

Peso máximo eje delantero 8.000 kilos
Peso máximo eje trasero 19.000 kilos
Eje propulsor RSS1344C reduc. simple
Tercer eje autodireccional
Suspensión delantera Neumática, barra estabilizadora y amortiguadores
Suspensión trasera Neumática de dos fueles, barra estab. y amortiguadores
Neumáticos 315/80 R 22.5

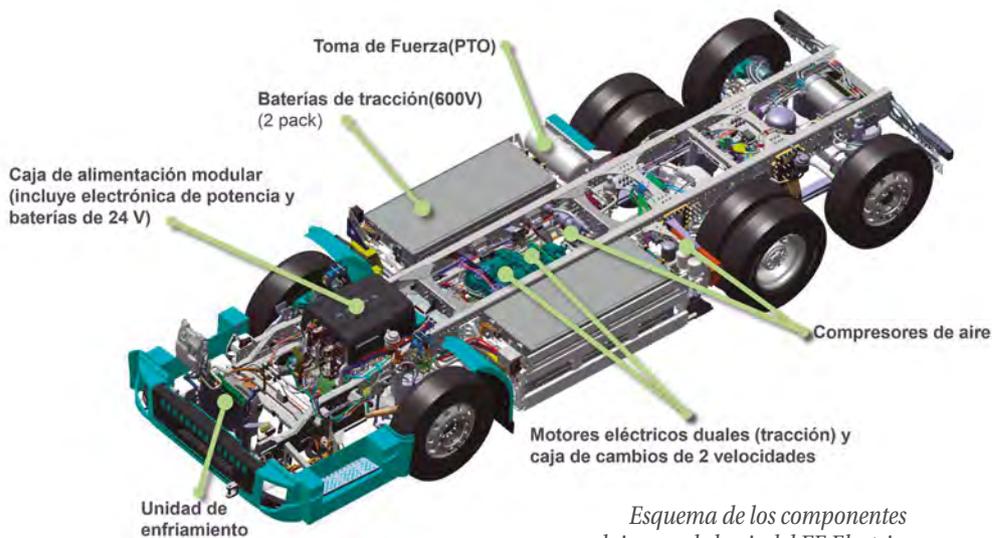
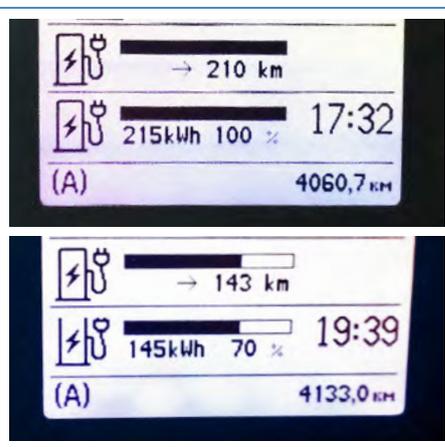
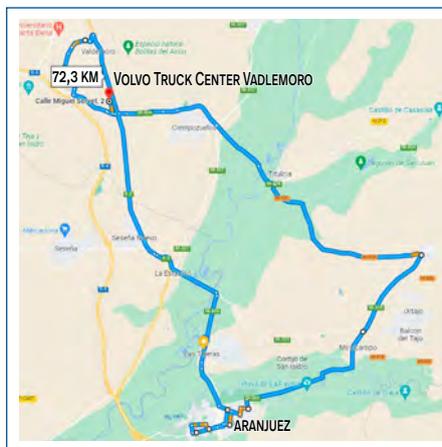
PESOS

Tara con carrozado 15.324 kilos
Carga útil 12.600 kilos
Masa máxima autorizada 27.000 kilos
Peso durante la prueba 21.500 kilos

del servicio postventa y la monitorización de camión y batería; y por otro, a optimizar la utilización diaria del camión, evaluando la autonomía y gestionando la operativa con la app MyTruck.

■...EN LA CARRETERA. El recorrido realizado en este contacto nos llevó por las calles de Valdemoro antes de tomar la A-4 en dirección a Aranjuez, en un trayecto parcialmente pasado por agua, tanto que tuvimos que desviarnos de la ruta prevista porque en varios puntos el agua acumulada motivó el corte de la carretera. En ciudad circulamos a

RESULTADO DEL CONTACTO VOLVO FE ELECTRIC 62



Esquema de los componentes que se alojan en el chasis del FE Electric.

una velocidad máxima de 40 kilómetros hora, en autovía a 80-85 km/hora y en carretera convencional a 70 km/hora.

La circulación en zona urbana con un vehículo eléctrico es muy relajada, al contar con fuerza propulsora de forma continuada, sin saltos de marcha. El paso entre la primera relación y la segunda con que cuenta el engranaje que hace las funciones de una caja de cambios es suave y rápido. Esta característica se ve reforzada por la entrega continua de par y potencia de la propulsión eléctrica. Y hay que añadir, en

el caso de esta unidad con tercer eje direccional y menos de diez metros de longitud, que el vehículo ofrece la agilidad necesaria para desenvolverse por entramos de calles estrechas.

En el descenso por la A-4 camino de Aranjuez echamos de menos un sistema

de recuperación de energía (de frenado) con varios niveles, pero hay que recordar que los trayectos de largo recorrido por autovía no se corresponden con el escenario en el que se espera que actúe principalmente este tipo de camión.

En las calles de Aranjuez comprobamos de nuevo, la agilidad de este FE Electric y las buenas prestaciones que ofrece la propulsión eléctrica en un entorno urbano complicado.

Sobresaliente fue también el comportamiento del camión en el viaje de vuelta en el ascenso por la carretera convencional que nos llevaba de vuelta a las instalaciones del Volvo Truck Center de Valdemoro. La fuerza que desplegó la propulsión eléctrica nos permitió subir de forma constante sin bajar de los 70 km/hora y sin la sensación de que estuviéramos llevando

al límite al vehículo, solo con la lógica rebaja en la autonomía estimada...

Que no fue para tanto, ya que finalizamos el recorrido, de 72,3 km, con un "consumo" de 70 kW, reduciéndose en un 30% la carga del conjunto de baterías. La autonomía estimada por la electrónica al iniciar el trayecto con las baterías cargadas al 100%, de 210 kilómetros, se redujo a 143 kilómetros, es decir, en una proporción equivalente al descenso de la carga experimentado por las baterías. Si nos movemos en el margen recomendado de porcentaje de carga de las baterías, entre un mínimo de un 20% y una carga máxima no muy superior al 80%, es decir, utilizando el 60% de la capacidad de carga de las baterías, dispondríamos de unos 150 km de autonomía, sin usar el equipo de frío.

Teniendo en cuenta que íbamos lastados con unas seis toneladas, la mitad de la carga útil de este vehículo, el resultado es muy positivo. Como ya hemos comentado en ocasiones anteriores, estas pruebas se realizan a media carga para que el resultado en el consumo de energía sea comparable al que tendría este mismo camión si saliera cargado al máximo y fuera dejando la mercancía durante la ruta, haciendo alrededor de un 30% del trayecto (el retorno a la base) prácticamente en vacío.

Faltaría ver la influencia del equipo de frío en funcionamiento, pero no cabe duda de que incluso con la refrigeración en marcha este vehículo puede cubrir muchos servicios de reparto diario en las ciudades donde las zonas de bajas emisiones (ZBE) empiezan a complicar la circulación de camiones con motores de combustión. ■

LA PROPULSIÓN ELÉCTRICA NOS PERMITIÓ SUBIR DE FORMA CONSTANTE A 70 KM/H SIN TENER LA SENSACIÓN DE LLEVAR AL LÍMITE AL FE ELECTRIC

Recuerda que hay que renovar la tarjeta CAP cada cinco años



NO DEJES PASAR EL PLAZO

Para realizar el curso de formación continua del CAP, ponte en contacto con tu asociación territorial de FENADISMER o con la sede central de la Federación - tel. 91 467 67 04