



# Un estudio internacional niega el trasvase de carga del tren a los megatrucks

El Foro Internacional del Transporte (ITF en sus siglas en inglés) ha presentado una investigación que defiende la utilización de megacamiones. En primer lugar, el estudio desarrollado por expertos de diez países, entre los que no se encuentra España, “muestra que, en la mayoría de los casos, hay poca evidencia que sugiera que los megatrucks causen un cambio modal significativo del ferrocarril a la carretera”. Ahora bien, existen “pruebas sólidas de que estos vehículos reemplazan a los camiones más pequeños y menos eficientes en segmentos del mercado con rutas de tráfico intenso, que es uno de los objetivos de estos modelos de gran capacidad”.

El informe no sólo niega que se produzca un trasvase de mercancías del ferrocarril a la carretera por el uso de megatrucks, sino que considera una evidencia que esta tipología de vehículos “puede beneficiar al tren en el

transporte intermodal”. A este respecto, el documento ‘Transporte de alta capacidad: Hacia un transporte por carretera eficiente, seguro y sostenible’ insiste en que “algunas operaciones de transporte intermodal pueden beneficiarse significativamente de estos camiones más grandes y eficientes que suministran productos básicos a granel y transporte de carga empaquetado para el transporte ferroviario de mayor distancia”. El estudio recuerda que “cada modo debe ser optimizado y debe cooperar en el movimiento de mercancías, asegurando que la eficiencia del transporte en todo el sistema se produzca con un coste social y global mínimo”.

El informe, que basa sus conclusiones en el análisis de la experiencia de diversos países, mayoritariamente europeos, destaca también el papel de los megatrucks como una medida de rápida implementación para descarbonizar el transporte por carretera. Los expertos fundamentan su punto de vista en la sustitución que llevan a cabo de camiones de menores dimensiones y menos eficientes.

Según los escenarios planteados en el estudio, los megatrucks permiten reducir “las emisiones de CO2 por unidad de carga entre el 15% y el 40%, dependiendo de muchos factores”. Obviamente, el documento publicado por ITF también certifica que los camiones de mayores dimensiones disminuyen costes y aumentan la productividad, “porque dos o tres vehículos con sus respectivos conductores pueden transportar tanta mercancías como tres o cinco camiones estándar”, lo que a su vez mitiga la congestión diaria. “Reducir un tercio o dos quintas partes el número de camiones requeridos con la utilización de vehículos más grandes, suponiendo que se sustituyan el 15% de los camiones estándar, recorta entre el 5% y el 6% el volumen total de vehículos”, aseguran los expertos.

Los detractores de los megacamiones acostumbran a argumentar razones de seguridad para desacreditar su utilización. Sin embargo, “todos los datos, investigaciones, pruebas y experiencias relevantes realizadas durante muchos

años y en muchos países muestran que la falta de seguridad de estos vehículos es menor que en los camiones estándar”, afirman los analistas internacionales en el estudio.

A pesar de su postura favorable al uso de camiones de mayor peso y dimensión, el informe recuerda que su implementación no puede ser masiva, puesto que gran parte de las infraestructuras viarias no están preparadas para sus desplazamientos y deben programarse rutas, para lo que el desarrollo de herramientas tecnológicas es clave. “El mayor riesgo potencial que enfrentan los megatrucks es la implementación descuidada, sin una política cuidadosamente diseñada para guiar su uso, especificar las condiciones de acceso a la carretera y asegurar que los vehículos cumplan con los límites de peso y dimensión”, advierte el estudio de ITF.

## **EL MEGACAMIÓN EN ESPAÑA**

La Dirección General de Tráfico (DGT) estableció los requisitos para autorizar la circulación de los megacamiones o conjuntos euromodulares por carretera en abril de 2016. La normativa se estableció tras haber realizado la primera prueba de circulación real de un conjunto Scania en tráfico abierto durante el mes de marzo de dicho año. Los conjuntos euromodulares, para circular por vías de uso público, deben contar con una autorización especial de circulación expedida por las autoridades de tráfico. Tal y como recomienda el estudio de ITF, España no permite su circulación por todas las vías y mantiene una red de itinerarios para ello que puede consultarse aquí.

Hasta ahora, la demanda para utilizar este tipo de vehículos ha sido menor de la que se esperaba inicialmente. Según datos de la DGT, el número de autorizaciones de euromodulares concedidas durante el año 2016 fue de 122. En cuanto al número de viajes realizados en territorio cuya vigilancia y control de tráfico corresponde a la DGT (todos a excepción de Catalunya y País Vasco), los titulares de las autorizaciones realizaron un total de 1.694 viajes, de los cuales 850 fueron de ida y resto de vuelta, y el trayecto entre Granada y Málaga sumó la mayor frecuencia. En cuanto a la configuración más habitual, según Tráfico, correspondió a la compuesta por tractocamión, N2/N3- 23 + semirremolque link, O4 - 43 + semirremolque O4 - 43, para el 59% de los casos.

En 2017, las autorizaciones ascendieron a 737. Los titulares de las autorizaciones

realizaron 4.162 viajes (2.115 de ida y el resto de vuelta). La DGT ha informado que el recorrido más frecuentado tuvo lugar entre Antequera (Málaga) y Guadix (Granada). Al cierre de este artículo, Tráfico no había facilitado los datos correspondientes al ejercicio 2018.