

“Las restricciones a la circulación de los vehículos de transporte de mercancías peligrosas a nivel estatal y a nivel de las Comunidades Autónomas del País Vasco y Cataluña para el año 2017”

Francisco Trujillo Pons

Personal Investigador Contratado Doctor de la Universidad Jaume I (Castellón)

Departamento de Derecho del Trabajo y de la Seguridad Social

RESUMEN

El transporte de mercancías peligrosas —por los riesgos inherentes de la carga transportada— está sujeto a restricciones a la circulación por carretera a nivel nacional, con el objetivo de salvaguardar a la población en caso de accidente grave. Al respecto, la DGT publica anualmente medidas de regulación de tráfico para el territorio nacional, con excepción de las Comunidades Autónomas de Cataluña y País Vasco por tener competencia para imponer sus propias restricciones a la circulación de esta clase de vehículos.

Palabras clave: prevención riesgos laborales, restricciones, tráfico por carretera, transporte mercancías peligrosas, circulación, ADR, Cataluña, País Vasco, 2017.

ABSTRACT

Carriage of Dangerous Goods —by the inherent risks of cargo—, is subject to restrictions on road traffic nationally, in order to safeguard the public in the event of a major accident. In this regard, published annually by the DGT traffic control measures for the country, except for the regions of Catalonia and the Basque Country in having power to impose their own restrictions on the movement of such vehicles.

Keywords: risk prevention work, restrictions, road traffic, carrying dangerous goods, movement, ADR, Catalonia, Basque Country, 2017.

SUMARIO:

- I. ASPECTOS INTRODUCTORIOS.
- II. LA REGULACIÓN DE LAS RESTRICCIONES EN LA CARRETERA. LA RED DE ITINERARIOS PARA MERCANCÍAS PELIGROSAS (RIMP)
- III. RESTRICCIONES ESTATALES
- IV. RESTRICCIONES PARA LAS CCAA DE CATALUÑA Y PAÍS VASCO
- V. CONCLUSIONES

1. Aspectos introductorios

Los accidentes de tráfico en los que se ven envueltos vehículos cuyas cargas contienen mercancías peligrosas pueden acarrear consecuencias muy negativas para la sociedad y el medio ambiente. El caso del accidente ocurrido en el camping de Los Alfaques (Tarragona) el 11 de julio de 1978 es un claro ejemplo de ello; como consecuencia de una explosión de un camión cisterna que transportaba propileno licuado fallecieron 243 personas.

Sin lugar a dudas, el transporte de estas mercancías desarrollado por carretera lleva aparejados graves peligros por las vastas consecuencias que pueden derivarse de un eventual accidente que pudiera desencadenarse durante su transporte. Es por esta razón, y para asegurar la integridad tanto del transportista profesional encargado del transporte, como de terceros implicados y del medio ambiente, por la que el ordenamiento jurídico ha establecido restricciones para el tránsito de estos vehículos por determinadas carreteras. Desde el punto de vista de la prevención de riesgos laborales, dichas restricciones adquieren gran relevancia. En primer lugar, mejora la propia seguridad del transportista profesional, al mejorar, en definitiva, el lugar donde desarrolla su actividad profesional. Pero también incide en otros aspectos como el tiempo de trabajo, al establecer restricciones horarias para la circulación por ciertas vías en determinados días. Nos hallamos así ante una nueva manifestación de la transversalidad del Derecho de prevención de riesgos laborales, pues aunque el objeto de esta regulación concreta no es la protección de la salud y seguridad laboral del transportista, indirectamente incide en su seguridad, con la particularidad de que al tratarse de una regulación de carácter administrativo y de orden público, resulta de aplicación a cualquier transportista, cualquiera que sea la naturaleza de su prestación de servicios (dependiente y por cuenta ajena o autónomo). Se logra así una generalización de la protección superando los criterios subjetivos que delimitan el campo de aplicación de la normativa en materia de prevención de riesgos laborales, limitada a los trabajadores por cuenta ajena, mejorando la prevención de los riesgos laborales de los trabajadores autónomos, muy numerosos en el sector del transporte por carretera¹. No en vano, dadas sus características estructurales, es un sector muy atomizado en el que predominan las empresas sin asalariados o con uno o dos asalariados, de modo que en efecto destaca sobremanera la figura de los trabajadores por cuenta propia. No en vano, dadas sus características estructurales, es un sector muy atomizado en el que predominan las empresas sin asalariados o con uno o dos asalariados, de modo que en efecto destaca sobremanera la figura de los trabajadores por cuenta propia.

2. La regulación de las restricciones en la carretera. La Red de Itinerarios para Mercancías Peligrosas (RIMP)

Producto de la peligrosidad inherente durante el transporte de estas cargas específicas, el Acuerdo Europeo sobre Transporte Internacional de mercancías peligrosas por carretera (conocido por las siglas ADR), publicado en el BOE de 16 de abril de 2015², establece, particularmente en su capítulo 1.9, la posibilidad de que los países sujetos al mismo, entre ellos España, establezcan restricciones a la circulación de vehículos que transporten mercancías peligrosas.

¹ Tal es así, que según datos de la última Encuesta Permanente de Transporte de Mercancías por Carretera (EPTCM, año 2014) publicada por el Ministerio de Fomento, los vehículos pesados autorizados para el transporte de mercancías por carretera realizaron 169 millones de operaciones de transporte, transportando 1.185 millones de toneladas y generando 196 mil millones toneladas-kilómetros.

² Enmiendas a los Anejos A y B del Acuerdo Europeo sobre transporte internacional de mercancías peligrosas por carretera (ADR 2015), adoptadas en Ginebra el 1 de julio de 2014.



En efecto, en nuestro país, entre las distintas funciones de la Dirección General de Tráfico — institución dependiente del Ministerio del Interior, en lo sucesivo, DGT—, contenidas en el art. 10.1 [letras a) a u)] del Real Decreto 400/2012, de 17 de febrero³, se encuentran la de establecer restricciones para el transporte de mercancías en general de vehículos pesados, es decir, a aquellos vehículos de más de 7.500 kilogramos de Masa Máxima Autorizada (en adelante, MMA) y a los conjuntos de vehículos de cualquier MMA en todo el territorio nacional excepto para las Comunidades Autónomas del País Vasco⁴ y Cataluña⁵ por tener transferidas las competencias en materia de tráfico. Estas competencias, se refrendan cada año a nivel estatal por la DGT, quien elabora una serie de restricciones ADR por las que no es posible circular con mercancía peligrosa o ADR. Como se ha afirmado, diferentes Comunidades elaboran sus propias restricciones ADR, como es el caso de Cataluña y País Vasco. En términos del conjunto de España, con excepción de estos dos últimos territorios, especialmente, en la Resolución de 2 de enero de 2017⁶ de la Dirección General de Tráfico, se establecen medidas especiales de regulación del tráfico durante el presente año.

En este mismo sentido se expresa el Real Decreto 97/2014, de 14 de febrero, en donde se regulan las operaciones de transporte de mercancías peligrosas por carretera en territorio español⁷ al recoger en su artículo 5 el modo en que el Organismo Autónomo Jefatura Central de Tráfico o, en su caso, la autoridad autonómica o local responsable de la regulación, el control y la vigilancia de la circulación tienen competencia para fijar restricciones a la circulación de vehículos que transporten mercancías peligrosas, merced a lo establecido en los

³ Por el que se desarrolla la estructura orgánica básica del Ministerio del Interior. BOE de 18 de febrero de 2012.

⁴ Por medio de la Resolución de 14 de diciembre de 2016, de la Directora de Tráfico del Gobierno Vasco, se establecen medidas especiales de regulación de tráfico durante el año 2017 en la Comunidad Autónoma del País Vasco (Boletín Oficial del País Vasco de 23 de diciembre de 2016).

⁵ En particular, para el ámbito geográfico de Cataluña, para el año 2017 se regulan las restricciones a la circulación por medio de la Resolución INT/2989/2016, de 27 de diciembre (Diario Oficial de la Generalitat de Cataluña del 2 de enero de 2017).

⁶ BOE de 14 de enero de 2017.

⁷ BOE de 27 de febrero de 2006.

artículos 37 y 39 del Reglamento General de Circulación, aprobado por Real Decreto 1428/2003, de 21 de noviembre⁸.

Obviamente, la imposición de estas restricciones a la circulación en la red nacional atiende a la gravedad de los accidentes viales en los que se ven envueltos vehículos que transportan mercancías peligrosas y a las consecuencias que pueden llegar a acarrear para la población y la protección al medio ambiente. Su finalidad, por tanto, no es propiamente la prevención de riesgos laborales, sino, mucho más general, la protección de la población y del medio ambiente.

Así, estos transportes encuentran limitada su circulación en determinados itinerarios y según fechas y rangos de horas concretas. Qué duda cabe que la circulación de estos vehículos en zonas urbanas y céntricas, así como en determinadas fechas tales como festividades, cuando el volumen de tráfico es mayor eleva considerablemente las consecuencias que pueden derivar de un accidente de estas características.

Es por ello por lo que por vías públicas interurbanas, los transportistas profesionales tienen prohibido el transporte de estas mercancías en los tramos urbanos y zonas céntricas por el peligro inherente para la sociedad y el medio ambiente. En caso de incumplimiento, las Fuerzas y Cuerpos de Seguridad del Estado encargadas de la regulación y control del tráfico adoptarán las medidas oportunas encauzando y desviando la circulación de estos vehículos por los itinerarios que se consideren más idóneos en cada momento, como se ha puesto de relieve, tanto desde el punto de vista de la seguridad vial como del de la fluidez del tráfico, sin perjuicio, lógicamente, de su tipificación como falta administrativa. Según la Ley 16/1987, de 30 de julio, de ordenación de los transportes terrestres (art. 138 y ss., en adelante LOTT), la responsabilidad administrativa por las infracciones de las normas reguladoras en materia de transporte corresponden, en las infracciones cometidas con ocasión de la realización de transportes o actividades sujetas a concesión o autorización administrativa, a la persona física o jurídica titular de la concesión o de la autorización independientemente de que las acciones u omisiones de las que dicha responsabilidad derive hayan sido materialmente realizadas por ellas o por el personal de su empresa⁹, sin perjuicio de que puedan deducir las acciones que a su juicio resulten procedentes contra las personas a las que sean materialmente imputables las infracciones. En este sentido, y aunque la normativa actual no tipifica expresamente como falta administrativa la circulación incumpliendo las prescripciones relativas a los itinerarios, esta infracción es perfectamente reconducible a la falta muy grave tipificada en el art. 140.15.9 LOTT —“transportar mercancías careciendo del permiso, autorización especial o autorización

⁸ BOE de 23 de diciembre de 2003.

⁹ A este respecto, conviene señalar la Sentencia del Tribunal Superior de Justicia de Andalucía (Sevilla) (Sala de lo Contencioso-Administrativo, Sección 2.ª), de 5 de diciembre de 2000 (JUR 2001/93780), por la que se impuso a la empresa de transporte una sanción por la circulación de uno de sus trabajadores de un «vehículo cisterna con materia peligrosa de la clase 8 incumpliendo las restricciones de circulación al hacerlo en tramo urbano existiendo vía alternativa debidamente señalizada». Así, a estos efectos, con la formulación de otros motivos, la entidad actora estima que al ser ella la sancionada y no el conductor, se vulnera el principio de responsabilidad; sin embargo, como se ha mencionado, su recurso fue desestimado puesto que pese a ser el transportista quien materialmente realizó la infracción, la responsabilidad es de la propia empresa por ser la titular de la concesión o de la autorización para transportar este tipo de carga peligrosa.

previa que, en su caso, sea necesario o incumpliendo las condiciones señaladas en ellos” —, tanto por su tenor literal como por el origen del precepto¹⁰.

3. Restricciones estatales

De esta forma a nivel estatal, al margen de las medidas específicas para los territorios del País Vasco y Cataluña, conforme a la adopción anual de medidas especiales de regulación de tráfico, se establecen, dentro de la red nacional de carreteras, unos itinerarios específicos para el traslado de un punto a otro de mercancías peligrosas con el objetivo que circulen por vías donde un eventual accidente no cause graves perjuicios para la ciudadanía. En concreto, tales medidas vienen reguladas con arreglo a la mencionada Resolución de 2 de enero de 2017, de la Dirección General de Tráfico, por la que se establecen medidas especiales de regulación del tráfico durante el año 2017.

Dicha Resolución obedece a lo señalado en los artículos 4 j) y 18 del texto refundido de la Ley sobre Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial, aprobado por Real Decreto Legislativo 6/2015, de 30 de octubre¹¹, así como en los artículos 37 y 39 del Reglamento General de Circulación, aprobado por Real Decreto 1428/2003, de 21 de noviembre¹², y en el artículo 14 del Reglamento General de Vehículos, aprobado por Real Decreto 2822/1998, de 23 de diciembre¹³. De este conjunto normativo dimanaban las autorizaciones especiales o el número limitado de circulaciones para determinados vehículos que, por sus cargas y sus masas y dimensiones máximas, deben obtener previamente, autorizaciones de transporte legalmente procedente. En consecuencia, esta Resolución recientemente publicada, en términos generales, prohíbe el tránsito de estas mercancías por las vías cuya vigilancia ejerce el Organismo Autónomo Jefatura Central de Tráfico de mercancías peligrosas.

Así pues, la regulación de esta batería de medidas obedece a razones de seguridad vial, movilidad y de fluidez de la circulación por fechas en que se prevén desplazamientos masivos de vehículos, así como, en nuestro caso particular, por la peligrosidad intrínseca de la carga de ciertos vehículos. Con estos mimbres, esta norma resulta fundamental desde la prevención y seguridad en caso de accidentes viales, puesto que, como se ha mencionado, por medio de estas medidas especiales se establecen unos itinerarios específicos y unas fechas concretas a la circulación de estos vehículos. Concretamente, estos itinerarios se conocen bajo el acrónimo RIMP (Red de Itinerarios para Mercancías Peligrosas).

En efecto, los transportistas profesionales de mercancías peligrosas deben circular inexcusablemente por aquellas redes de carreteras establecidas en el listado de la RIMP, con el objetivo primordial de salvaguardar las zonas y áreas donde pueda verse desprotegida la seguridad de la población.

A este respecto, en idénticos términos, se manifiesta la norma básica por la que se regulan las operaciones de transporte de mercancías peligrosas por carretera en territorio español¹⁴. Así,

¹⁰ Efectivamente, las infracciones administrativas en materia de transporte de mercancías peligrosas ya no vienen recogidas en la normativa específica relativa al transporte de mercancías peligrosas (actualmente, el Real Decreto 97/2014, de 14 de febrero) sino en la Ley 16/1987, de 30 de julio, de Ordenación del Transporte Terrestre, tras su modificación por la Ley 29/2003, de 8 de octubre.

¹¹ BOE de 31 de octubre de 2015.

¹² BOE de 23 de diciembre de 2003.

¹³ BOE de 26 de enero de 1999.

¹⁴ Real Decreto 97/2014, de 5 de mayo, por el que se traspone al ordenamiento jurídico nacional el contenido establecido en el ADR. Publicada en el BOE de 27 de febrero de 2014.

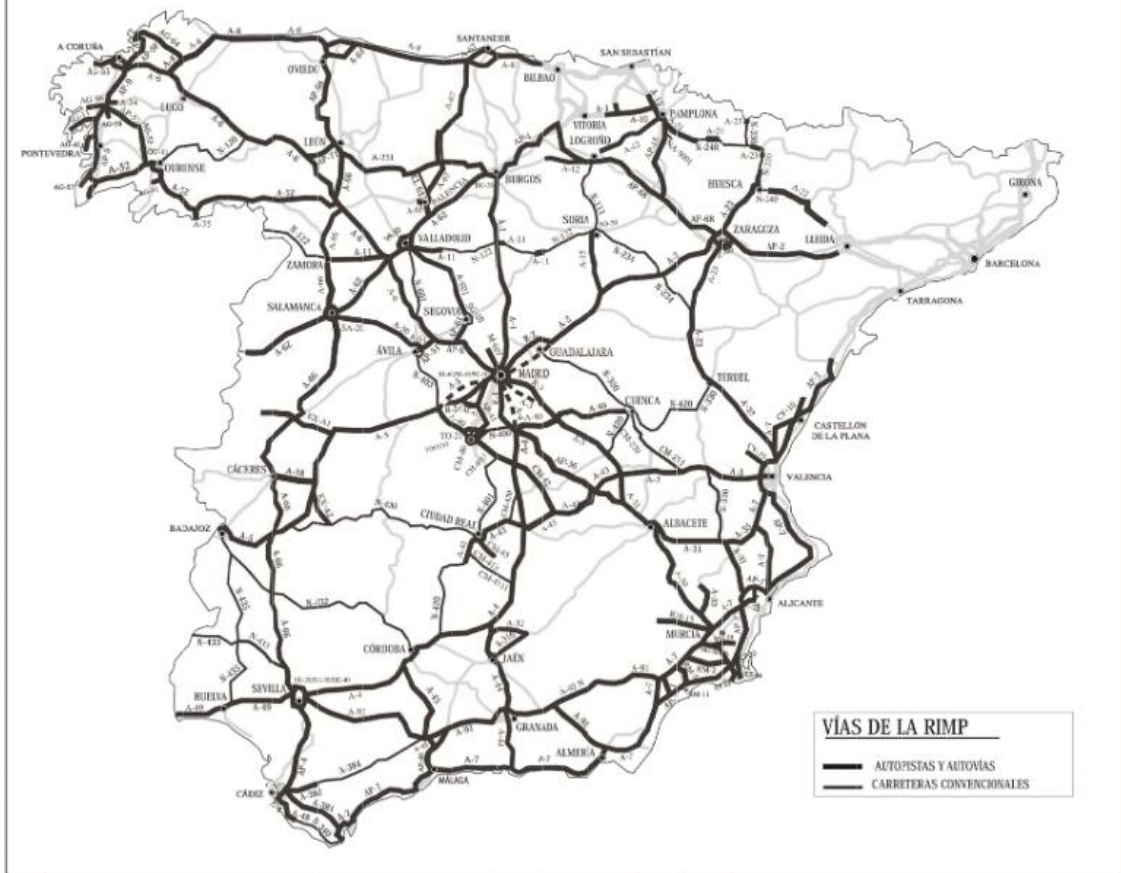
al amparo de esta norma (art. 5), el transportista profesional según las órdenes dadas en todo momento por las fuerzas de vigilancia encargadas de la regulación y control del tráfico, debe circular por aquellos itinerarios más idóneos, tanto en relación con la seguridad vial como con la fluidez del tráfico.

En todo caso, descendiendo en el mismo artículo 5 del Real Decreto 97/2014, los transportistas, al aproximarse a zonas urbanas deben utilizar, cuando existan, las circunvalaciones, variantes o rondas exteriores a las poblaciones más externas posibles al casco urbano, con el claro objetivo de proteger a la población de las graves consecuencias que puede entrañar un accidente de tráfico de estas características. Tales vías, como es obvio, han de estar debidamente señalizadas para la circulación de estos vehículos. Asimismo, cuando existan itinerarios coincidentes por autopista, autovía o plataforma desdoblada para ambos sentidos de circulación, en todo o parte del recorrido, tienen la obligación de seguirlos obligatoriamente, salvo en aquellos tramos que sean objeto de las debidas restricciones.

Dicho lo cual, entrando en la Resolución de 2 de enero de 2017, de la Dirección General de Tráfico, dentro de su disposición Primera B (cuya rúbrica es “vehículos de transporte de mercancías”), se prohíbe la circulación por las vías cuya vigilancia ejerce el Organismo Autónomo Jefatura Central de Tráfico, aparte de los vehículos de mercancías en general de más de 7.500 kilogramos de masa máxima autorizada (M.M.A.) o masa máxima de conjunto (M.M.C), los vehículos que deban llevar los paneles naranja de señalización de peligro reglamentarios conforme al ADR (apdo. B.2). Estas prohibiciones a la circulación referentes al transporte de mercancías peligrosas, a su vez, se dividen según calendario y tramos de vía y según itinerario. Respecto al primero (B.2.1): en los tramos y durante los días y horas que se indican en el anexo V (apdo. 1.º- Restricciones Comunes, y apartado 2.º -Restricciones Específicas epígrafe A), de esta Resolución y, respecto al segundo: de acuerdo con el artículo 5 del ya mencionado Real Decreto 97/2014, de 14 de febrero, los itinerarios a utilizar por los vehículos para el transporte de mercancías peligrosas serán:

- a) 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 inexcusablemente 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.
- b) En otro tipo de desplazamientos: si los puntos de origen y destino del desplazamiento se encuentran incluidos dentro de la RIMP –que se recoge seguidamente–, 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 carreteras convencionales 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.

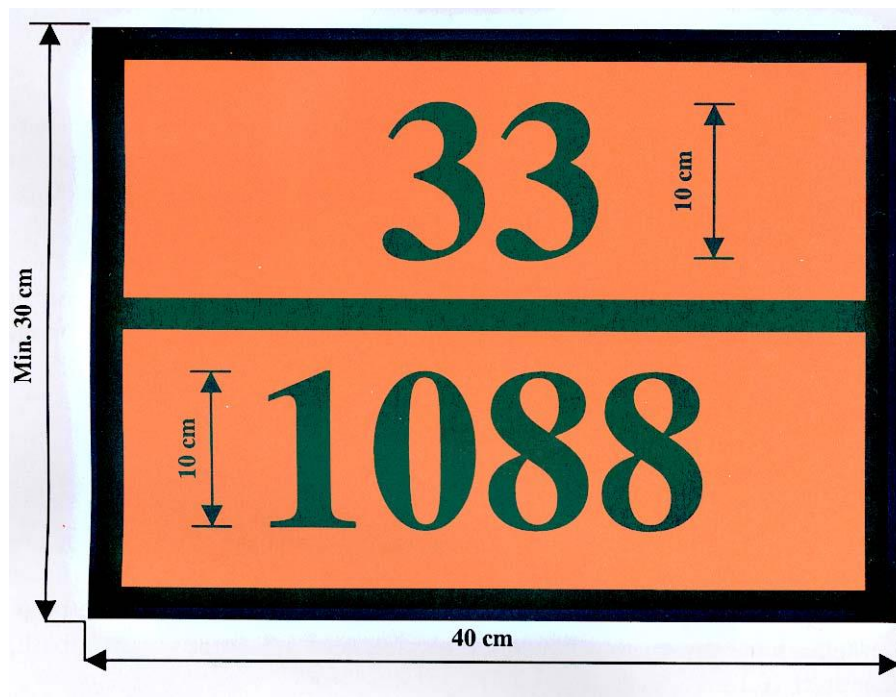
RED DE ITINERARIOS PARA MERCANCÍAS PELIGROSAS (RIMP)



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 Subsector de la Agrupación de Tráfico de la Guardia Civil de la provincia correspondiente, quien confirmará, en su caso, la utilización de la nueva ruta.

Asimismo, se permitirá abandonar la RIMP en aquellos desplazamientos cuyo destino u origen sea la residencia habitual del conductor, para efectuar los descansos diario o semanal, o para la realización de operaciones de reparación o mantenimiento del vehículo, siempre y cuando en todo caso se cumplan las condiciones de estacionamiento especificadas en el ADR.

- c) Lo dispuesto en los párrafos anteriores, no será de aplicación cuando el transporte de esta clase de mercancías se realice de acuerdo con alguna de las exenciones recogidas en el ADR por razón del cargamento, cantidad o tipo de transporte.



Panel naranja que llevan los transportes de Mercancías Peligrosas

Correlativamente, la empresa de transporte, dentro de sus obligaciones generales consistentes en garantizar la seguridad y salud de sus trabajadores, a tenor del artículo 18 de la Ley de Prevención de Riesgos Laborales¹⁵, debe informar de esta circunstancia al transportista encargado de trasladar estas cargas peligrosas, trasladándola a la hoja de ruta para su conocimiento, así como formarle preventivamente de todos los riesgos a los que se puede enfrentar en la carretera y de la gravedad que supone circular por vías ajenas a los itinerarios contenidos en la RIMP. En caso de incumplimiento por parte del transportista, si éste es trabajador por cuenta ajena de una empresa de transporte, puede incurrir en motivo de despido disciplinario por desobediencia en el trabajo [art. 54.2.b) ET]¹⁶.

De cualquier forma, dado que la actividad del transportista se encuentra reglada, la formación inicial que se exige para poder circular esta clase de mercancías (para la obtención del Certificado de Aptitud Profesional) ya incluye entre sus materias aquellas relacionadas con el cumplimiento de las normas de tráfico, seguridad vial, señales de circulación, accidentes de tráfico, y, por supuesto, el transportista debe ser capaz por sí mismo de conocer la regulación relativa a las restricciones a la circulación.

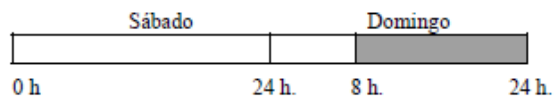
¹⁵ Aprobada por la Ley 31/1995, de 8 de noviembre. BOE de 10 de noviembre de 1995.

¹⁶ Así lo ha declarado, por ejemplo, la Sentencia del Tribunal Superior de Justicia de Galicia (Sala de lo Social) núm. 482/2011, de 25 de enero (JUR 2011/135431), según la cual se estima procedente el despido del trabajador, debido a que pese a la comunicación de la empresa al transportista para la detención del camión con motivo de las restricciones de circulación ordenadas por la DGT para transportes por carretera de más de 7.500 kilogramos en la provincia de León y en la comunidad autónoma de Galicia, el transportista profesional desobedece las órdenes e instrucciones del empresario y continúa su circulación por estos tramos prohibitivos, poniendo en grave riesgo el camión, así como su propia persona y la de otros conductores. En lo esencial, este hecho es constitutivo de una infracción muy grave, prevista en los arts. 10 y 44.3 del II Acuerdo General para las empresas de transporte de mercancías por carretera de 13 de marzo de 2012 y en el art. 58 del ET y, al propio tiempo, constituye un incumplimiento contractual grave y culpable que define el art. 54.2.b) y d) del mismo ET.

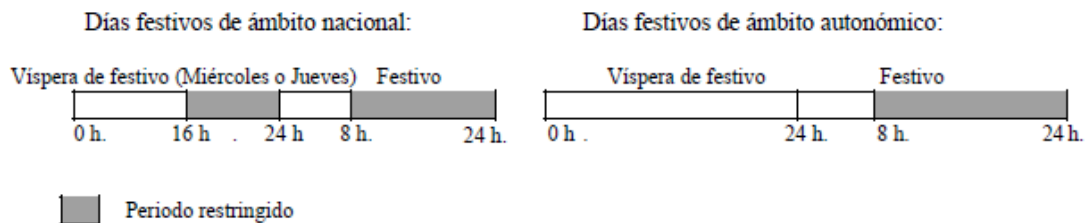
A todo ello, junto a estas restricciones viales, de igual forma que se ha manifestado anteriormente, los transportistas profesionales de mercancías peligrosas por carretera ven limitada su actividad en determinadas fechas y horas. A este respecto, se recogen restricciones comunes y específicas.

En cuanto a las comunes, con arreglo a la mencionada Resolución (Anexo V), encuentran prohibiciones a la circulación los domingos y los días festivos de ámbito nacional o de ámbito autonómico, desde las ocho hasta las veinticuatro horas dentro de la circunscripción correspondiente –nacional o de Comunidad Autónoma– y los miércoles o jueves vísperas de días festivos de ámbito nacional, desde las dieciséis hasta las veinticuatro horas.

Fines de semana



Días festivos



Además, ante la coincidencia de varios días festivos consecutivos, incluidos los domingos, por el alto volumen de tráfico de vehículos en la carretera, las restricciones se aplican en el primero de ellos solamente desde las ocho hasta las quince horas, y en el último día correspondiente a domingo o día festivo, quedando el resto de días festivos sin restricción. Todo ello sin perjuicio de las restricciones temporales que puedan imponerse con motivo de festividades de carácter local. Evidentemente, aquellos vehículos que circulen por los tramos incluidos en el anexo V de la Resolución (tramos de carreteras con limitaciones horarias para mercancías peligrosas), solamente podrán hacerlo en los días y periodos horarios en él señalados.

En lo que respecta a las restricciones específicas, los vehículos de mercancías peligrosas encuentran las siguientes en todas las carreteras: domingo 16 de abril desde las 8:00 hasta las 24:00 horas; lunes 31 de julio desde las 13:00 hasta las 24 horas y; martes 1 de agosto desde las 8:00 hasta las 15:00 horas. Simultáneamente, la Resolución también recoge restricciones por fechas, pero en determinadas carreteras. Así, por ejemplo, en la M-40 (creciente) de Madrid, y para los puntos kilométricos 46 al 57 (Túneles del Pardo), tienen restringida la circulación en días laborales de 7:00 a 10:00 horas y, en la misma M-40 pero, decreciente, en los puntos kilométricos 57 al 46, de 18:00 a 21:00 horas.

4. Restricciones para las Comunidades Autónomas de Cataluña y País Vasco.

Con respecto a Cataluña, resulta crucial señalar la Resolución INT/2989/2016, de 27 de diciembre, en tanto, en ella, se establecen las restricciones a la circulación durante el año 2017¹⁷ (BOE de 18 enero 2017 y Diario Oficial de la Generalidad de Cataluña de 2 de enero de 2017). Las restricciones que van a analizarse para este territorio de manera sucinta, ya se encuentran en vigor y se mantendrán así hasta el próximo 31 de diciembre de 2017. No obstante, conviene puntualizar que, su contenido, quedará prorrogado automáticamente hasta la entrada en vigor de la Resolución de restricciones correspondiente al año 2018, con la aplicación análoga que corresponda por fechas.

La Resolución catalana recoge, entre otras, las restricciones en las carreteras catalanas para los camiones de más de 7,5 toneladas, las de los transportes y vehículos especiales y el itinerario para el transporte de mercancías peligrosas, así como los vehículos que están exentos de cumplir estas normas.



Restricciones en Cataluña

Por su parte atinentes al País Vasco, con arreglo a la Resolución de 14 de diciembre de 2016, de la Dirección de Tráfico del Departamento de Seguridad, se establecen las medidas especiales de regulación de tráfico durante el año 2017 en la Comunidad Autónoma del País Vasco (BOE 23 diciembre 2016¹⁸). Según se extrae de la misma, resumidamente, los vehículos dedicados al transporte de mercancías tendrán que respetar las restricciones que el Gobierno vasco ha impuesto para 2017. En concreto, los de transporte de mercancías de 7,5 toneladas

¹⁷ Las restricciones pueden descargarse en el siguiente enlace:

<http://portaldogc.gencat.cat/utillsEADOP/PDF/7278/1571491.pdf>

¹⁸ <http://boe.es/boe/dias/2016/12/23/pdfs/BOE-A-2016-12223.pdf>

de masa máxima. Estas medidas se refieren a restricciones en casos concretos, entre otros, por obras, o celebración de competiciones deportivas.

Volviendo al marco catalán, esta clase de vehículos de transporte de mercancías peligrosas, por razón de calendario, tienen restricciones a la circulación por las vías públicas interurbanas de Cataluña. Así, como regla general, en todas las carreteras todos los domingos y festivos de 8 a 24 h y vísperas de festivo que sean miércoles o jueves de 16 a 24 h. En el caso de varios días festivos consecutivos de 8 a 15 horas el primer día y de 8 a 24 el último, estando los intermedios sin restricción. En todo caso, la víspera de festivos consecutivos estará restringido de 16 a 24 h.

Además, les serán de aplicación las restricciones establecidas para los transportes de mercancías de carácter general¹⁹. Igualmente, también cuentan con otras restricciones, como la que obedece a la del Túnel del Cadí (C-16 del km 117 al 131) los fines de semana del viernes a las 14 h hasta el domingo a las 24 h; vísperas no sábados de festivos, de 14 a 24 h y los festivos de 0 a 24 h o al Túnel de Vielha (N-230 del km 151 al 155) todos los días de 22 a 6 h, los domingos y festivos de 8 a 22 h, los sábados de 8 a 22h, viernes de 16 a 22 h y las vísperas de festivo, no sábados, de 16 a 22 h.

Sin embargo, como excepción, pueden circular de forma permanente los vehículos de gases licuados para uso doméstico embotellado o a granel, materias para aprovisionamiento de estaciones de servicio o combustibles destinados a puertos y aeropuertos, transporte ferroviario o consumo doméstico; gases para funcionamiento de centros sanitarios o asistencia domiciliaria. Eso sí, no serán de aplicación en el Túnel de Vielha y Túnel del Cadí, salvo autorización especial.

Red Itinerarios de Mercancías Peligrosas (RIMP): AP-2, AP-7, A-27, C-16 enlace AP-7 a Berga, A-22 desde enlace A-2 a Almacelles; C-44 desde enlace 38 de la AP-7 al p.k. 26, C-12 desde p.k. 60,6 hasta enlace N-420, C-17 del km 62 a Ripoll, C-25 del km 82 a enlace A-2; en A-2 desde enlace C-25 hasta Soses; C-26 desde enlace AP-7 a enlace N-260; A-26 desde Besalú hasta S. Jaume de Llierca.

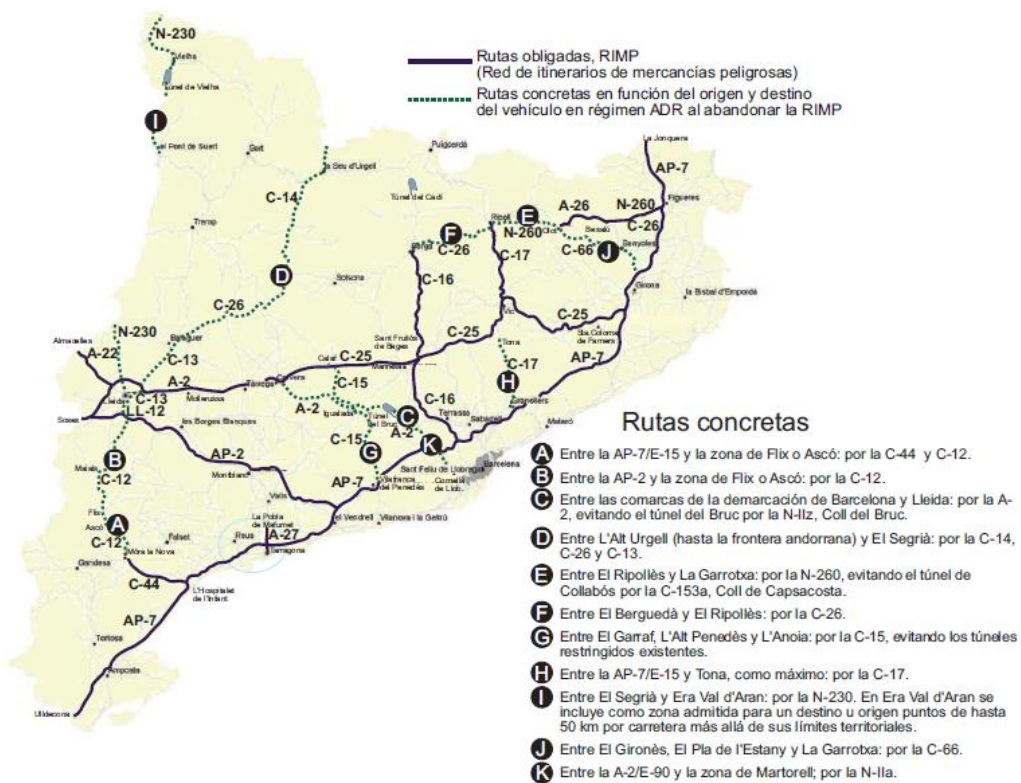
¹⁹ Estas son, para los vehículos y conjunto de vehículos de más de 7.500 kg de MMA: todos los sábados de 2017 de 10.00 a 14.00 horas en Barcelona N-II del km 630 al km 682 en ambos sentidos y todos los domingos y festivos de 16.00 a 22.00 horas en Barcelona en ambos sentidos en N-II del km 630 al km 682; en N-340 de Villafranca del Penedés a Cervelló, y en N-340a de Cervelló a Quatre Camins. Diferenciando las estaciones de verano e invierno, en cuanto a la primera: todos los sábados desde el 17 de junio al 9 de septiembre de 10.00 a 14.00 horas en Lleida y Tarragona en la N-240 de Montblanc a Lleida, sentido Tarragona y del 15 de julio al 9 de septiembre de 8.00 a 12.00 en la N-230 desde el Túnel de Vielha a la frontera. Todos los domingos y festivos del 18 de junio al 11 de septiembre de 10.00 a 22.00 horas en ambos sentidos en Girona en C-253 de S. Feliu de Guixols a Palamós; C-35 desde km. 73 al con AP-7; C-63 de Lloret de Mar a Vidreres; GI-681 de Llagostera a Tossa de Mar; y GI-682 de Barcelona a Lloret de Mar y en Lleida y Tarragona en N-240 de Montblanc a Lleida en ambos sentidos y del 16 de julio al 11 de septiembre de 16.00 a 20.00 en la N-230 desde el Túnel de Vielha a la frontera. Seguidamente, en cuanto a la estación de invierno: en Lleida los viernes desde enero al 7 de abril y del 1 al 29 de diciembre de 19 a 22 horas en N-230 del Túnel de Vielha a la frontera y C-28 de Vielha a Salardú; los sábados desde enero al 15 de abril y del 2 al 30 de diciembre de 8.00 a 12.00 en N-145 de La Seu d'Urgell a Andorra, N-260 de Bellver de Cerdanya a Adrall, y N-230 del Túnel de Vielha a frontera francesa, C-14 de Ponts a Adrall y C-28 de Vielha a Salardú y los domingos y festivos desde enero al 9 de abril y del 3 al 31 de diciembre de 16.00 a 20.00 horas en ambos sentidos en N-145 de la Seu d'Urgell a Andorra, la C-14 de Ponts a Adrall, la N-260 de Bellver a Adrall, la N-230 de Vielha a frontera francesa y C-28 de Vielha a Salardú.

Rutas concretas:

- Entre AP-7 y Flix o Ascó, por la C-44 y C-12.
- Entre AP-2 y Flix o Ascó, por C-12.
- Entre Barcelona y Lleida, por la A-2 (evitando túnel del Bruc)
- Entre L'Alt Urgell a Andorra, por C-14, C-26 y C-13
- Entre Ripollés y La Garrotxa, por N-260 (evitando túnel Collabós por C153a)
- Entre El Berguedá y El Ripollés, por C-26
- Entre El Garraf, L'Alt Penedés y L'Anoia, por C-15 (evitando túneles)
- Entre AP-7 y Tona, por C-17
- Entre El Segriá y Val d'Aran, por la N-230
- Entre el Gironés, El Pla de L'Estany y La Garrotxa, por C-66
- Entre A-2 y Martorell, por el pk 586 de N-IIa

A este propósito, se muestran a continuación, los planos de rutas básicas obligatorias generales de Cataluña (RIMP), de las mencionadas rutas concretas obligatorias generales de Cataluña y de rutas concretas obligatorias del Camp de Tarragona.





En otro orden, tocante a las restricciones para el 2017 del País Vasco, al amparo de la Resolución de Resolución de 14 de diciembre de 2016, no puede soslayarse la prohibición de la circulación de los vehículos que deban llevar los paneles naranjas de señalización de peligro reglamentarios conforme al ADR, en todos los sentidos de circulación, los días y horas que se recogen a continuación,

Los domingos y los días festivos en todo el territorio de la CAPV desde las 8:00 horas hasta las 24:00 horas, y las vísperas, no sábados, de estos festivos desde las 16:00 hasta las 24:00 horas.

Para finalizar, los vehículos de más de 7.500 kg de MMA que transporten mercancías peligrosas, además de las restricciones establecidas en el presente apartado, se les aplicarán las contenidas en la restricción tercera de esta resolución, sobre vehículos de más de 7.500 kg de MMA que transporten mercancías en general. En este sentido, al igual que para el caso estatal y catalán, se adjunta la Red de Itinerarios vasca:



5. Conclusiones

Así con todo, en el presente artículo se ha puesto de relevancia las restricciones al tráfico de esta clase de vehículos dado que, por sus características técnicas como por su carga, cuentan con particularidades que les hacen diferenciar de los restantes vehículos que circulan por la carretera.

En definitiva, por medio de estas restricciones que se aprueban año tras año, el legislador español pretende, por una parte, garantizar la movilidad de los usuarios y la fluidez de la red viaria y, por otra, mejorar la seguridad vial de todos los usuarios de las vías, tanto de forma ordinaria como en ocasión de festividades, períodos de vacaciones, desplazamientos masivos de vehículos o bien de otras circunstancias que puedan afectar a las condiciones de la circulación.