



GT FABRICANTES Transportes Especiales

4 Mayo 2022



1. ANTECEDENTES

ANTECEDENTES

- ❑ El transporte de palas, tramos de torre, góndolas, y otros grandes componentes de los aerogeneradores son considerados **Transporte Especial**.
- ❑ El Transporte Especial, para circular, requieren de la **autorización especial (ACC)** emitida por la DGT, previo informe vinculante del titular de la vía (DGC), el cual debe limitarse a evaluar la integridad de la infraestructura.
- ❑ La DGC publicó la **Nota de Servicio (2018)** actualizando las instrucciones para la emisión de dichos informes en la que se pide demostrar la indivisibilidad de la carga y la inviabilidad técnica de realizar el transporte por otro modo (ferroviario o marítimo).
- ❑ **La SG de Explotación de la DGC empieza a exigir requisitos no relacionados con la infraestructura.** En 2020 se empiezan a exigir informes, documentación y detalles adicionales para la **justificación de la inviabilidad técnica**, algunos confidenciales y relacionados con costes internos, de forma que se demuestre que no existen alternativas viables, aunque sean económicamente más caras. Además, se empieza a pedir la acreditación de que el **itinerario es el más directo**.
- ❑ Esta documentación adicional es cada vez es más exhaustiva, arriesgando la consecución de obtención de nuevos permisos para transportes especiales hasta que se remitan al Ministerio los datos pedidos.
- ❑ De no conseguir desbloquear la situación, **puede paralizar la actividad del transporte eólico en España**, principalmente de palas y de tramos de torres.

2. MARCO LEGAL

MARCO LEGAL

- Real Decreto 2822/1998**, de 23 de diciembre, por el que se aprueba el **Reglamento General de Vehículos**.
- Real Decreto 1812/1994**, de 2 de septiembre, por el que se aprueba el **Reglamento General de Carreteras**
- Real Decreto 1428/2003**, de 21 de noviembre, por el que se aprueba el **Reglamento General de Circulación** para la aplicación y desarrollo del texto articulado de la Ley sobre tráfico, circulación de vehículos a motor y seguridad vial, aprobado por el Real Decreto Legislativo 339/1990, de 2 de marzo.
- Instrucción 16/V-90**, de 17 de marzo de 2016, de la **Dirección General de Tráfico** por la que se establece el **procedimiento para la expedición de la Autorizaciones Complementarias de Circulación** y demás trámites relativos a las mismas.
- Nota de Servicio 1/2018. Actualización de las Instrucciones para la Emisión de los Informes Preceptivos y Vinculantes relativos a Solicitud de Autorización de Transportes Especiales a los que hace referencia el Artículo 108.3 del Reglamento General de Carreteras.**

MARCO LEGAL

RD 2822/1988. Reglamento General de Vehículos

Artículo 14. Masas y Dimensiones.

1. No se permitirá la circulación de vehículos cuyas masas, dimensiones y presión sobre el pavimento superen a los establecidos en las disposiciones que se determinan en el anexo IX y en la reglamentación que se recoge en el anexo I.
2. El órgano competente en materia de tráfico (Dirección General de Tráfico – DGT) podrá conceder autorizaciones especiales y por un número limitado de circulaciones o por un plazo determinado, previo informe vinculante del titular de la vía, para los vehículos que, por sus características técnicas o por la carga indivisible que transportan, superen las masas y dimensiones máximas establecidas en las disposiciones que se determinan en el anexo IX y en la reglamentación que se recoge en el anexo I, previa comprobación de que se encuentran amparados por la autorización de transporte legalmente procedente



MARCO LEGAL

RD 1812/1994. Reglamento General de Carreteras.

Artículo 108. Autorización para transportes especiales, pruebas deportivas y otros usos excepcionales de la carretera.

1. En estos casos, el solicitante presentará un estudio detallado, en el que se justificará que el uso especial de la carretera no producirá daños a ésta, que la seguridad de la circulación quedará garantizada y que se tomarán las medidas necesarias para reducir al máximo las afecciones al resto de los usuarios de la carretera.
3. **La autorización para transportes especiales (ACC) se otorgará por la autoridad que corresponda, previo informe vinculante en lo relativo a sus competencias de la Dirección General de Carreteras.**



MARCO LEGAL

RD 1428/2003. Reglamento General de Circulación

Artículo 13. Dimensiones del vehículo y su carga.

1. En ningún caso, la longitud, anchura y altura de los vehículos y su carga excederá de la señalada en las normas reguladoras de los vehículos o para la vía por la que circulen.
2. **El transporte de cargas indivisibles que, inevitablemente, rebasen los límites señalados en el apartado anterior deberá realizarse mediante autorizaciones complementarias de circulación, que se regulan en el Reglamento General de Vehículos**, conforme a las normas y condiciones de circulación que se establecen en el anexo III del presente reglamento.

Artículo 15.8. Las **dimensiones de la carga**, “en el caso de circulación de vehículos en régimen de transporte especial, se estará a lo dispuesto en su autorización”.

Artículo 38.3. Los **vehículos especiales** o en régimen de **transporte especial** [...], podrán **circular**, excepcionalmente, **por autopistas y autovías** cuando así se indique en la autorización complementaria de la que deben ir provistos, [...], cuando, con arreglo a sus características, puedan desarrollar una velocidad superior a 60 km/h en llano y cumplan las condiciones que se señalan en el Anexo III.

MARCO LEGAL

RD 1428/2003. Reglamento General de Circulación

Artículo 71. Normas de circulación y señalización.

1. Las normas de circulación serán las establecidas en el anexo III de este reglamento, además de las generales que les sean de aplicación.

Además, regula condiciones de circulación del transporte en otros artículos como en Artículo 48 y 49 (Velocidades máximas y mínimas), Artículo 62. (Orden de preferencia en ausencia de señalización); Artículo 71 (Normas de circulación y señalización); Artículo 143 (Señales con el brazo y otras); y Artículo 173 (Señales en los Vehículos).

El **Anexo III del Reglamento General de Circulación** regula las normas y condiciones de circulación de los vehículos especiales y de los vehículos en régimen especial. En él se dispone que “**Su circulación se ajustará a las normas generales de este reglamento que les sean de aplicación. Sobre ellas prevalecerán las condiciones de circulación que se fijen en la autorización complementaria de circulación**”.

MARCO LEGAL

Instrucción 16/V-90, de la DGT.

Procedimiento para la expedición de las Autorizaciones Complementarias de Circulación (ACC)

Carga indivisible. Aquella que para su transporte no puede dividirse en dos o más cargas sin coste o riesgo innecesario de daños y, debido a sus dimensiones o masas, no puede ser transportada por un vehículo de motor, remolque, tren de carretera o vehículo articulado ajustándose en todos los sentidos a las masas y dimensiones máximas autorizadas (Definición de Reglamento de Vehículos, Art. 14).

Para los casos en los que un vehículo necesariamente deba exceder los límites de masas y dimensiones reglamentariamente establecidos, la DGT expide las autorizaciones especiales conocidas como Autorizaciones Complementarias de Circulación (ACC).

Las condiciones de circulación contenidas en los informes emitidos por los titulares de las vías solamente serán vinculantes si están dirigidas a preservar la integridad de la infraestructura. En caso contrario, se entenderán como informativas, pudiendo ser adoptadas, en caso de no coincidencia con lo establecido en el RGC o esta instrucción, si existen razones de seguridad vial que lo justifiquen.

MARCO LEGAL

Nota de Servicio 1/2018

Actualización de las Instrucciones para la Emisión de los Informes Preceptivos y Vinculantes Relativos a Solicituds de Autorización de Transportes Especiales a los que hace referencia el Artículo 108.3 del Reglamento General de Carreteras.

El objeto de esta Nota de Servicio es facilitar la elaboración de los informes preceptivos y vinculantes relativos a las solicitudes de ACC de transportes especiales.

Categorización de los Transportes Especiales

1. **Transporte Especial ORDINARIO** (Gondola, Hub, Spinners y algunos tramos de torre). No requiere estudio específico. No supera:

Anchura: 6,50 m (vías de doble calzada) o 5,55 m (carreteras convencionales y accesos); Longitud: 45 m; Altura: 4,85 m; Masa máxima: 170 ton

2. **Transporte Especial EXTRAORDINARIO** (Algunos tramos de torre, palas). Requiere de un informe/estudio específico. Excede las dimensiones del transporte especial ordinario pero no supera:

Anchura: 7,00 m; Longitud: 60 m; Altura: 4,90 m; Masa máxima: 300 ton

3. **Transporte Especial EXCEPCIONAL (Palas).** Requiere de un informe/estudio específico. Excede las dimensiones del transporte especial Extraordinario.

MARCO LEGAL

Nota de Servicio 1/2018

Para que el transporte por carretera sea autorizado, la **Dirección General de Carreteras (DGC)** del Ministerio e Transportes, Movilidad y Agenda Urbana exige:

- **Certificado de Indivisibilidad de la pieza.** Descripción de la pieza a transportar, justificando su indivisibilidad, e incluyendo un plano detallado en el que consten las dimensiones geométricas y la masa total. Para acreditarlo es suficiente un escrito firmado por el fabricante que certifique la indivisibilidad de la pieza.
- **Certificados de inviabilidad técnica de realizar el transporte por otro modo** (ferrocarril, vía marítima, etc). Informe firmado por un técnico competente en el que se incluya la documentación (estudios, planos, croquis, certificados, etc.), que justifiquen adecuada y pormenorizadamente la inviabilidad técnica de realizar el transporte por otro modo. En caso contrario, deberá justificarse que el coste es claramente **desproporcionado**.



MARCO LEGAL

Resumen (I)

- 1. El otorgamiento de las ACC es competencia de la Administración de Tráfico (Art. 14 RD 2822/1998).**
2. La Administración de Tráfico (DGT) regula los requisitos para el otorgamiento de la ACC y las condiciones de circulación de los transportes especiales en su Instrucción 16/TV-90, por la que se establece el procedimiento para la expedición de las ACC y demás trámites relativos a las mismas.
3. En esta Instrucción **se regula ampliamente conceptos como el de divisibilidad de la mercancía, o el itinerario.**
4. **La Administración de Carreteras no tiene competencias en relación a la circulación.**
5. Ni en el Reglamento de Circulación, ni en el de Vehículos ni en la Instrucción 18/TV-90 de la DGT se exige acreditar que no puede realizarse el transporte especial por ferrocarril o por vía marítima para el otorgamiento de la ACC.

MARCO LEGAL

Resumen (I)

7. El Reglamento General de Carreteras (RD 1812/1994) tampoco establece el requisito de acreditar la inviabilidad del modo ferroviario o marítimo para la emisión del informe del titular de la vía.
8. El informe de la Subdirección General de Explotación de la DGC debe limitarse a sus competencias (Art 108.3. RD 1812/1994).
9. La DGC, para exigir el certificado de inviabilidad de otros modos de transporte, el de indivisibilidad o el itinerario se ampara en una **Nota de Servicio**. Esta, sin perjuicio de su carácter interno y de su rango legal, no se ampara en ninguna disposición con rango de ley, reglamento, orden o disposición de carácter general para exigir estos tres requisitos.
10. La competencia, de establecerse los requisitos, sería de la Administración de Tráfico.

3. PROBLEMÁTICA

PROBLEMÁTICA

Respecto a la consecución de la ACC

1. La forma de acreditar estos requisitos no está regulada y el criterio de la Subdirección de Explotación de la DGC es cambiante y discrecional.
2. La DGC ha dejado de admitir una certificación del fabricante/cargador en la que se indique que se ha analizado la viabilidad técnica y económica de otros modos de transporte optándose por carretera por la inviabilidad técnica de las otras opciones. Esto supone la no admisión del derecho a la elección de modo de transporte.
3. Desde 2020, y especialmente en las últimas semanas, **la DGC ha complicado la acreditación de la inviabilidad técnica** para realizar un transporte especial por otro modo (ferrocarril o vía marítima) **pidiendo cada vez más certificados, informes añadidos y detalles, dificultando la consecución de los permisos.**
4. No solo debe acreditarse el mayor coste de las otras opciones, sino que el mayor coste es **claramente desproporcionado**. Para ello la DGC requiere a las empresas de transporte que aporten datos contractuales confidenciales y relacionados con costes internos (coste de transporte por ferrocarril o barco). Además, no se define “coste desproporcionado”.
5. Para acreditar la inviabilidad de otros modos de transporte la DGC exige un presupuesto real de transporte ferroviario o marítimo, lo que resulta imposible de conseguir.
6. Esto conlleva que muchos expedientes estén retenidos. De no conseguir desbloquear la situación, **puede paralizar la actividad del transporte eólico en España**, principalmente de palas y de tramos de torres.

PROBLEMÁTICA

Otros problemas

1. La DGC está imponiendo rutas alternativas con el argumento de que esta es la ruta más directa, cuando esto no forma parte de sus competencias. Esto supone sobrecostes para el transporte al no tener en cuenta que en el itinerario solicitado se han valorado circunstancias como el coste de los permisos, los peajes, las restricciones al peso por eje, la disponibilidad para circular, etc.
2. La DGC sólo dispone de un funcionario para la firma de los informes preceptivos. Esto provoca que su ausencia por vacaciones o enfermedad paralice la emisión de los informes.



PROBLEMÁTICA

Respuesta a solicitud de ASTRAE de admitir un escrito del fabricante o cargador certificando la inviabilidad de otros modos distintos a la carretera

Aceptar que valiera únicamente con el escrito del cargador o fabricante en el sentido que usted indica equivaldría a no cumplir lo indicado en la Nota de Servicio 1/2018, de 27 de noviembre de 2018 y convertir el informe solicitado en un mero trámite.

Usted solicita que valga un escrito del cargador o fabricante indicando que se han estudiado las distintas opciones de transporte y/o su inviabilidad económica para justificar la imposibilidad de realizar el transporte por otro modo distinto a la carretera. **Lo que se les ha solicitado es, precisamente, ese estudio, no vale con que se diga que se ha estudiado; si el estudio se ha realizado su envío no debe ocasionarles mayores trastornos.**

PROBLEMÁTICA

Ejemplo de Subsanaciones exigidas para la justificación de inviabilidad técnica para realizar el transporte mediante otros modos:

1. Las dimensiones y la masa de la pala eólica no son conforme a las dimensiones y masa de la solicitud del informe preceptivo y vinculante.
2. Se deberá **analizar, al menos dos itinerarios ferroviarios**, justificando técnicamente su inviabilidad. Se debe incluir adjuntar planos a escala de la carga, certificado de indivisibilidad de todas las mercancías, e indicar la localización de los túneles, estaciones de tren (*Estos últimos datos no son públicos*).
3. En el **presupuesto marítimo** aportado en el informe de inviabilidad para realizar el transporte mediante otros modos no se justifican:
 - A cuántas palas corresponden los importes a los que se hace referencia en los Gastos del puerto de XXXX, el Flete y Descarga en el puerto de YYYY.
 - Cuántas palas eólicas se cargan en el buque al día.
 - El importe de acopiar las palas eólicas en el puerto.
 - El importe del transporte de las palas eólicas desde el puerto de YYYY hasta su destino final.

PROBLEMÁTICA

Nueva Restricción recibida por los transportistas junto a la autorización:

“Esta autorización en base al informe emitido por la Dirección General de Carreteras es válida para una **mercancía cuyas dimensiones no varíen en menos de un 5% de las indicadas en el certificado de indivisibilidad de dicha carga**, emitido por el fabricante, o en su caso, por el propietario. Documento que el transportista deberá llevar consigo durante todo el itinerario.”

Las consecuencias de esta nueva restricción son importantes en el TTE eólico:

1. Si existen diferentes modelos de palas en el parque, ya no está permitido transportar las de menor tamaño.
2. Esto implica un aumento del número de expedientes a solicitar y, por lo tanto, multiplicar el número de autorizaciones necesarias, con sus respectivos estudios, informes, certificados, etc.
3. Es necesario obtener una autorización para cada tipo de componente, no permitiéndose transportar varios en un mismo conjunto.

4. ARGUMENTARIO Y SOLICITUDES

ARGUMENTARIO

1. La DGC está pidiendo requisitos que no son de su competencia.
2. Se están proponiendo por parte de la DGC situaciones absurdas para evitar el transporte por carretera.
3. Se está penalizando la industria nacional.
4. Se está obstaculizando el montaje de nuevas instalaciones de energías renovables.



SOLICITUDES

1. Eliminar el párrafo de la Nota de Servicio 1/2018 sobre el que se basan las peticiones de la DGC, o establecer una excepción para componentes eólicos.

En el caso de transportes especiales de tipo extraordinario y excepcional la emisión de informe favorable quedará condicionada a la aportación por el titular, de una certificación de la indivisibilidad que incluya: descripción de la pieza, justificación técnica de su indivisibilidad y planos debidamente acotados de la carga a transportar, estos documentos estarán firmados por técnico competente y emitidos por el fabricante de la misma, o en su caso, el propietario.

Si analizados otros modos de transporte existiese alguna alternativa al transporte por carretera, técnicamente viable, que implique menor afección a la infraestructura o a su explotación y que comparativamente no suponga un coste desproporcionado, se informará negativamente indicando esta posibilidad y solicitando la justificación del transporte por carretera como modo de transporte.

1. Exigir que la DGC se limite a sus competencias.
2. Regular el Transporte Especial en el nuevo Reglamento de Carreteras.



C/ Sor Ángela de la Cruz, 2. planta 14 D
28020, Madrid

Tel. +34 917 451 276

aeeolica@aeeolica.org
www.aeeolica.org

