

Mesura temporal de gestió del trànsit destinada a la circulació de determinats conjunts de vehicles pesants per al transport de mercaderies en general

**CONCLUSIONS DE LA PROVA  
EXPERIMENTAL, DE 44 TONES  
DE MASSA EN CÀRREGA PER  
A MERCADERIES EN GENERAL**

Barcelona, maig de 2015



servei català de

**Trànsit**



# ÍNDEX

Antecedents .....	4
Introducció. Casos vàlids .....	6
Nombre de Viatges Reals vs Nombre de Viatges Previstos .....	8
Resum de les variables principals .....	8
Càlcul dels estalvis generats per la mesura experimental .....	9
Estalvi de la mobilitat .....	9
Estalvi energètic .....	10
Reducció en la contaminació .....	10
Estalvi en hores de conducció .....	10
Estalvi de costos de personal .....	10
Estalvi de costos variables .....	10
Conclusions definitives: .....	11
ANNEX 1: Explotació de les Variables Principals .....	12
Orígens i Destinacions .....	13
Tones transportades .....	13
Distàncies mitjanes recorregudes .....	13
Vehicles-Quilòmetre .....	14
Càrregues Transportades .....	22
Nombre de viatges realitzats .....	22
Tones transportades .....	22
Distàncies mitjanes recorregudes .....	22
Mobilitat generada .....	22
ANNEX 2: Documentació administrativa per a permetre la circulació, de forma experimental, de conjunts de vehicles fins a una massa en càrrega de 5 tones, .....	23

# ANTECEDENTS



Mesura experimental de gestió del trànsit per permetre la circulació de conjunts de 5 eixos fins a 44 tones de massa en càrrega.

Amb la Resolució INT/2841/2012, del director del Servei Català de Trànsit, a partir de principis de gener del 2013 va entrar en vigor aquesta mesura, amb un acabament previst pel dia 30 de setembre de 2013.

Tot seguit, mitjançant la Resolució INT/1963/2013, del director del Servei Català de Trànsit, es va prorrogar aquesta mesura experimental, un any, tot acabant el 30 de setembre de 2014.

Aquesta mesura experimental de gestió de trànsit amb vehicles pesants de transports de mercaderies en general ha tingut una vigència de 21 mesos.

Durant aquests 21 mesos, els transportistes professionals es podien inscriure a la mesura mitjançant un comunicat d'adhesió que es visava per part del Servei Català de Trànsit. No obstant això, abans de circular, el transportista tenia que realitzar el comunicat de trajecte, on indicava els itineraris i càrregues en règim excepcional, tot admetent que, si la previsió comunicada no es complia l'havia de tornar a comunicar com rectificació (segons els requisits i previsions de l'Annex 2 d'aquest document).

Si bé les dades obtingudes gràcies als comunicats d'adhesió són del tot precises (número de vehicles, empreses,...) les dels comunicats de trajecte han d'ésser objecte d'una anàlisi estadística segons el desglossament que es detalla i analitza, en els punts següents.

En efecte, la mesura excepcional de gestió de trànsit coneguda com "44 tones" va concloure el 30 de setembre de 2014 a les 24:00 hores, de manera que a partir d'1 d'octubre de 2014 a les 0:00, ja no podien circular més conjunts de vehicles en els termes de les Resolucions INT/2841/2012 i INT/1963/2013, del Servei Català de Trànsit. En conseqüència, a partir d'aquella data, els vehicles amb plaques FV vermelles les van haver de retirar i circular estrictament d'acord amb les determinacions de la normativa de circulació i de transports vigent.

D'acord amb la Resolució INT/1963/2013 es va prorrogar un any més la mesura excepcional de gestió de trànsit establerta en la Resolució/2841/2012, segons la qual, i atès que el règim de participació era voluntari, d'acord amb unes determinades condicions tècniques i administratives, en el moment de la seva expiració, aquesta mesura excepcional quedaria 'sense efectes sense cap altre consideració'.

Aquesta mesura excepcional de gestió de trànsit es va plantejar com una prova experimental a través de la qual s'ha recollit abundant informació que permet avaluar-ne la seva incidència en els seus diversos aspectes, a fi de poder plantejar, si escau, una proposta de modificació reglamentària en el marc de la legislació bàsica estatal ja que el Servei Català de Trànsit, d'acord amb l'ordenament jurídic actual, només té facultats d'execució d'aquesta normativa.

Aquesta mesura experimental de gestió de trànsit de pesants articulats, compostos per tractor i semiremolc de 3 eixos tenia caràcter voluntari pels transportistes. Durant els 21 mesos de durada de la mesura (des del 27/12/2012 fins al 30/9/2014) s'han adherit a l'assaig més de 500 transportistes (dels quals la meitat aproximadament eren empreses mercantils i la resta corresponen a transportistes autònoms).

Tots ells, han hagut de satisfer determinades exigències tècniques i administratives, a fi de poder-se acollir a l'assaig:

Condicions tècniques: posseir tractores (vehicle motor) amb motoritzacions EURO IV o superior amb dotació en tots els eixos suspensions pneumàtiques regulables, a més de disposar capacitats de càrrega superior a les 40 tones.

Condicions administratives: a més de tenir anotades a les TITV els requisits tècnics establerts, fet que sovint a suposat haver de passar inspeccions voluntàries, s'han hagut d'adherir a la mesura presentant la documentació pel seu segellat a les oficines territorials del SCT, i finalment, via telemàtica, dona informació sobre els trajectes, càrregues i vehicles usats quan excedien les 40 tones de massa en càrrega. Per aquest motiu, el SCT ha elaborat una base de dades de vehicles incorporats a la mesura amb 2.762 inscripcions, a partir de la qual poder analitzar els resultats obtinguts. De les 3.024 adhesions visades per les oficines territorials del SCT, només 370 corresponien a conjunts en ordre de marxa, ja que els transportistes, a fi de poder tenir disponibles totes les combinacions possibles, van optar per adherir majoritàriament els vehicles individualment.

Tot i l'abast experimental de la mesura, el impacte econòmic sobre determinats sectors estratègics del sector productiu català és inqüestionable, si be cal afegir-hi de la perspectiva del trànsit, possibles millores en la fluïdesa del trànsit i la qualitat de l'aire, a més de no destacar cap incident o accident, de relleu, pel que fa a la seguretat viària.

L'origen d'aquesta mesura excepcional de gestió de trànsit rau en la pròpia directiva europea de pesos i mesures (Directiva 96/53/CE), ja que contempla la possibilitat d'efectuar proves experimentals en operacions de transport d'abast local (limitació de quilòmetres) amb dimensions o masses diferents si concorren novetats tècniques que s'hagin de tenir en compte en un futur. Efectivament, des del Servei Català de Trànsit, es va plantejar un model de distribució de càrrega per conjunts de 5 eixos (2 eixos de la tractora i 3 eixos del semiremolc –tridem-) que permetia augmentar la càrrega del conjunt sense sotmetre a greus perjudicis ni els paviments de les carreteres ni les seves estructures, a fi d'evitar que les millores en competitivitat del sistema econòmic al qual està vinculada l'activitat del transport no suposés un greuge en inversions de manteniment sobre els asfalts de la xarxa viària catalana.

En el quadre de sota es pot apreciar el model català per a conjunt de fins a 44 tones per a càrrega en general, en composicions de 5 eixos:

Aquesta taula no inclou les recent novetats de Portugal ni les darreres novetats de França on es permet per motoritzacions superior a EURO III.

Aquest assaig ha estat possible, i per tant així s'ha de fer palès, gràcies a la col·laboració dels següents actors: Autoritat del Transport (Departament de Territori i Sostenibilitat), Sector del Transport, tant públic com privat, de Catalunya, Xarxa d'Estacions ITV de Catalunya, Ajuntaments i Polícies Locals de Catalunya, Ports de Barcelona i Tarragona, Zona Franca de Barcelona, i també el Cos de Mossos d'Esquadra – Policia de la Generalitat de Catalunya.

Pes màxim per eix en tonelles		Tractora		Semiremolc			Total conjunt
		Eix de direcció	Eix motor	Primer eix	Segon eix	Tercer eix	
Reglamentació a Bèlgica i Luxemburg	Valors màxims	10,00	12,00	9,00	9,00	9,00	49,00
	Valors càrrega <sup>2</sup>	7,00	10,00	9,00	9,00	9,00	44,00
Reglamentació a Itàlia	Valors màxims	12,00	12,00	12,00	12,00	12,00	60,00
	Valors càrrega <sup>2</sup>	7,00	10,00	9,00	9,00	9,00	44,00
Reglamentació a Holanda	Valors màxims	10,00	11,50	12,00	12,00	12,00	57,50
	Valors càrrega <sup>2</sup>	7,00	10,00	9,00	9,00	9,00	44,00
Reglamentació a França	Valors màxims	13,00	13,00	10,50	10,50	10,50	57,50
	Valors càrrega <sup>2</sup>	7,00	10,00	9,00	9,00	9,00	44,00
Experimental a Catalunya	Valors màxims	10,00	11,50	9,50	9,50	9,50	50,00
	Valors càrrega <sup>2</sup>	7,00	10,00	9,00	9,00	9,00	44,00
Reglamentació europea i espanyola <sup>1</sup>	Valors màxims	10,00	11,50	8,00	8,00	8,00	45,50
	Valors càrrega <sup>2</sup>	6,50	11,50	8,00	8,00	8,00	42,00

(1) El valor en càrrega de 42 tones només està admès per càrrega de contenidors normalitzats ISO en transport intermodal

(2) Valor estimat condicionat al tipus de mercaderia i la seva diligent estiba, el més uniforme possible

# INTRODUCCIÓ CASOS VÀLIDS

Donades les limitacions imposades pel disseny de l'experiment i la posterior recollida de dades, el present document se centra en donar les principals xifres del fenomen i fer una estimació grollera sobre quin estalvi de Km recorreguts s'ha produït gràcies a la implantació de la mesura.

El límit legal de càrrega dels vehicles pesants formats per una tractora de 2 eixos i semiremolc amb eix tindre està fixat en 40 Tm, pel present experiment s'augmenta fins a 44 Tm. S'ha creat una base de dades on, voluntàriament, els conductors es donen d'alta (s'adhereixen) i enregistren les intencions de viatge que faran en cada cas.

D'entrada, cal eliminar una sèrie de viatges on la informació sobre les tones és incorrecta o irrellevant, això és, s'han declarat viatges amb un tonatge molt petit. S'eliminen, doncs, tonatges inferiors a 10 Tm de l'anàlisi. Això suposa que s'eliminen un 1.04 % dels viatges.

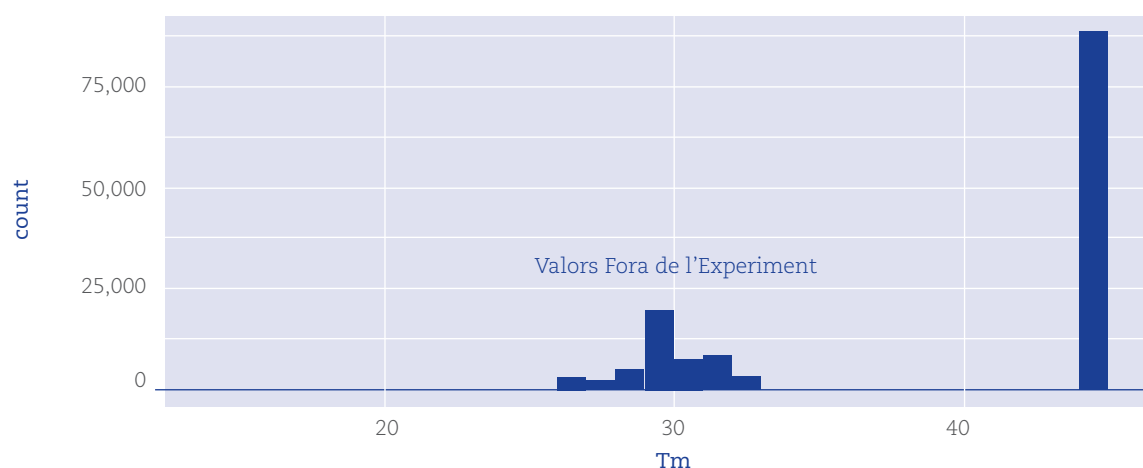
Si es calculen les mitjanes de tones declarades per cada viatge s'observa que aquestes no sempre arriben al màxim permès (44 Tm), tal i com es pot veure a la taula següent on les mitjanes mensuals no arriben, en general ni a 40 Tm. Això és degut a que s'han declarat molts viatges amb tonatges inferiors a les 44 Tm. Caldrà agafar els viatges que siguin rellevants, doncs, per tal de mesurar exactament l'efecte de l'experiment.

	2013	2014	Mitjana
gener	33,2	38,7	38,6
febrer	32,3	38,9	37,7
març	34,5	39,4	38,6
abril	39,6	38,9	39,1
maig	40,7	38,7	39,5
juny	39,7	38,6	39,0
juliol	39,0	38,4	38,6
agost	40,6	38,8	39,6
setembre	38,7	38,6	38,7
octubre	39,1	NaN	39,1
novembre	38,0	NaN	38,0
desembre	36,7	NaN	36,7

Nombre de Tm declarades per Viatge



Per visualitzar l'efecte anterior es presenta la distribució de tonatges declarats que s'han introduït:



Del gràfic anterior es desprèn que hi ha una sèrie de viatges declarats al voltant del les 30 Tm (enquadrat taronja) i, clarament, una majoria dels mateixos de 44 Tm. Els viatges de menys de 44 Tm de la primera població no es tindran en compte a l'hora d'efectuar els càlculs ja que resten fora de l'abast de l'experiment.

	Nº Casos
PMA < 44 Tm	48.722
PMA = 44 Tm	88.446
sum	137.168
%PMA < 44 Tm	35,5
%PMA = 44 Tm	64,5
%sum	100

Nombre de Casos Vàlids

En total s'extreuen de l'estudi 48.722 casos (registres de la base de dades) que representen un 35,52 % del total. Aquest percentatge de casos amb tonatge inferior al del experiment (44 Tm) apareix bé per error dels transportistes, bé per pura necessitat. Si es tractés de la necessitat dels transportistes i, suposant la base de dades una mostra representativa del sector en general, només un 64,48 % del total dels casos serien susceptibles d'adherir-se a la mesura.

Es presenten seguidament el nombre de viatges previstos declarats. Els viatges previstos són els que declaren els transportistes que faran, en principi. Com es veurà més avall no coincideixen necessàriament amb els viatges realitzats de forma efectiva. Quant a les tones declarades a cada registre:

	2013	2014	Sum		2013	2014	Sum
gener	333	38.916	39.249	gener	2.112	249.675	251.787
febrer	4.451	42.295	46.746	febrer	18.656	264.466	283.122
març	7.953	65.397	73.350	març	26.554	279.656	306.210
abril	29.164	44.221	73.385	abril	112.766	264.743	377.509
maig	36.647	47.230	83.877	maig	207.455	274.596	482.051
juny	26.668	47.612	74.280	juny	139.641	238.632	378.273
juliol	37.212	50.186	87.398	juliol	176.346	259.937	436.283
agost	73.727	59.117	132.844	agost	289.296	291.830	581.126
setembre	40.731	29.972	70.703	setembre	191.781	144.663	336.444
octubre	30.835	0	30.835	octubre	189.541	0	189.541
novembre	29.937	0	29.937	novembre	182.770	0	182.770
desembre	14.740	0	14.740	desembre	92.910	0	92.910
Sum	332.398	424.946	757.344	Sum	1.629.828	2.268.198	3.898.026

Nombre de Viatges previstos a la Base de Dades

Nombre de Tm declarades per ser transportades



## Nombre de Viatges Reals vs Nombre de Viatges Previstos

Seguidament, de la mostra considerada vàlida, es presenta la discrepància entre els valors previstos, declarats pels inscrits, i els valors de viatges realitzats de forma efectiva. Els càlculs s'hauran de fer sobre els viatges reals d'entre els de 44 Tm declarades.

	Nº
Viatges Reals	97.756
Viatges Previstos	757.339
Diferència P-R	659.583
%Reals vs Previst	12,9

**Taula de Viatges Reals respectes a Previstos**

## Resum de les variables principals

Es presenten seguidament les variables principals de l'experiment, agrupant els dos anys de funcionament (2013-2014). Es tenen en compte, com s'ha explicat

abans, els viatges que s'ha realitzat ('Reals') d'entre els casos considerats vàlids (que no tenen anomalies en les dades de tonatge).

	Núm. Viatges	Dist. Mitjana (Km)	Tm Totals	Inscrits	Veh-Km	Tm-Km	Viatges Per Inscrit	Tm per Inscrit
gener	5.108	65,334	224.623	86	333.728	19.336.812	59,4	2.611,9
febrer	6.026	63,479	265.080	114	382.527	21.958.632	52,9	2.325,3
març	6.781	66,036	298.192	131	447.792	22.724.724	51,8	2.276,3
abril	9.271	70,858	407.918	138	656.928	28.129.866	67,2	2.955,9
maig	12.157	60,892	534.850	146	740.266	34.473.994	83,3	3.663,4
juny	9.259	66,906	407.181	148	619.484	28.286.852	62,6	2.751,2
juliol	11.103	60,318	488.355	150	669.706	33.034.557	74,0	3.255,7
agost	13.097	60,679	576.156	151	794.714	42.640.945	86,7	3.815,6
setembre	10.399	54,643	457.472	133	568.234	25.762.245	78,2	3.439,6
octubre	5.056	57,563	222.307	62	291.037	14.870.400	81,5	3.585,6
novembre	6.256	52,146	275.119	59	326.226	14.122.668	106,0	4.663,0
desembre	3.243	64,157	142.631	62	208.062	7.714.328	52,3	2.300,5
Sum	97.756	743,011	4.299.884	1.380	6.038.704	293.056.023	70,8	3.115,9

Resum de les variables principals. 2013-2014

El màxim de viatges es presenten al juliol i a l'agost, les tones transportades presenten màxims als matei-

xos mesos anteriors i al maig, en canvi les distàncies més grans es recorren a principi d'any.



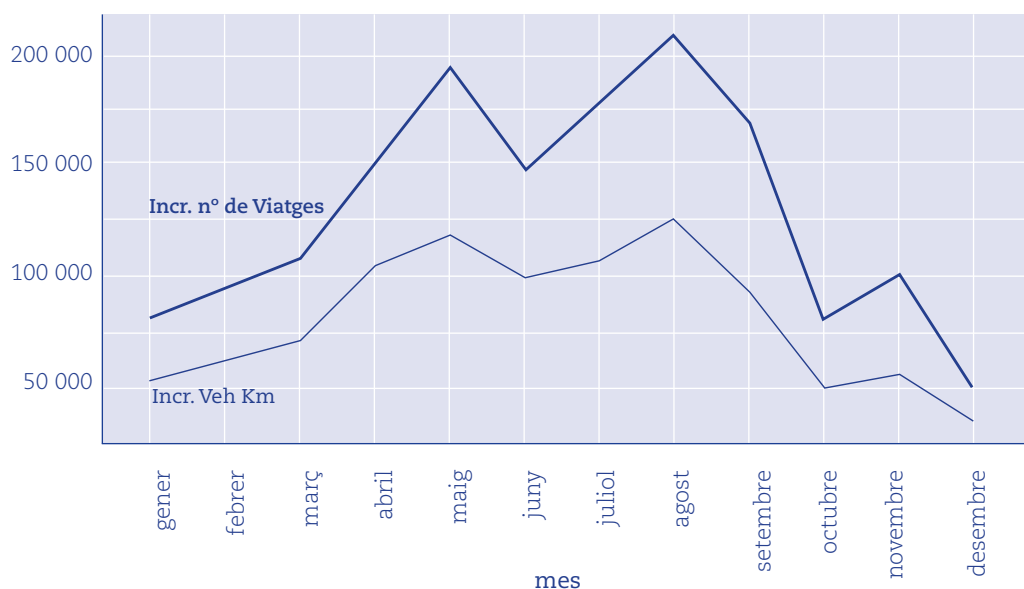
# Càlcul dels estalvis generats per la mesura experimental

## ESTALVI DE LA MOBILITAT

Tenint en compte els valors obtinguts es pot estimar quanta mobilitat es produiria si en comptes de carregar els viatges fins a les 44 Tm aquests s'haguessin fet amb el màxim legal (40 Tm) havent de transportar el mateix nombre de tones. Assumint una tara pel conjunt de vehicles en circulació de 15 Tm, les càrregues útils serien de 29 Tm i 25 Tm en cada cas (44Tm i 40Tm), això suposarà directament un augment del 16% dels quilòmetres recorreguts, degut a l'increment del 16% en el nombre de viatges.

	Nombre de Viatges Reals	Tm Totals	Veh-Km Reals	Nombre de viatges 40 Tm	Veh-Km 40 Tm
gener	5.108	224.623	333.728	5.925,28	387.124,5
febrer	6.026	265.080	382.527	6.990,16	443.731,3
març	6.781	298.192	447.792	7.865,96	519.438,7
abril	9.271	407.918	656.928	10.754,36	762.036,5
maig	12.157	534.850	740.266	14.102,12	858.708,6
juny	9.259	407.181	619.484	10.740,44	718.601,4
juliol	11.103	488.355	669.706	12.879,48	776.859,0
agost	13.097	576.156	794.714	15.192,52	921.868,2
setembre	10.399	457.472	568.234	12.062,84	659.151,4
octubre	5.056	222.307	291.037	5.864,96	337.602,9
novembre	6.256	275.119	326.226	7.256,96	378.422,2
desembre	3.243	142.631	208.062	3.761,88	241.351,9
Sum	97.756	4.299.884	6.038.704	113.396,96	7.004.896,6

Taula dels valors estimats sense l'aplicació de la mesura



L'increment del Nombre de viatges obtingut (així com de Veh-Km recorreguts) presenta dues puntes anuals una al maig i una a l'agost.

La reducció en el número de camions amb l'aplicació de la mesura és d'un total de 15.641, que suposen un total de 966.193 Km recorreguts.



## ESTALVI ENERGÈTIC

Els vehicles de 44 Tm han consumit 2.326.109 litres de gasoil en els 6.038.704 km recorreguts, considerant un consum de 38,5 l/100 km. Els vehicles de 40 Tm haurien consumit 2.521.763 litres de gasoil en els 7.004.897 km que haurien hagut de recórrer, considerant un consum de 36 litres/100 km.

Per tant, amb l'aplicació de la mesura la reducció ha estat de 195.654 litres de gasoil, el que suposa un 8,4% menys.

Tot això suposa un estalvi, amb l'aplicació de la mesura, de 3,24 litres/100 km.

## REDUCCIÓ EN LA CONTAMINACIÓ

Considerant que la contaminació és de 2,6 kg CO<sub>2</sub> per cada litre de gasoil, els vehicles de 44 Tm han emès 6.048 Tm de CO<sub>2</sub> a l'atmosfera, mentre que si s'hagués fet el transport amb vehicles de 40 Tm aquests haurien emès 6.557 Tm de CO<sub>2</sub>.

Per tant, amb l'aplicació de la mesura la reducció ha estat de 509 Tm de CO<sub>2</sub> emeses a l'atmosfera, el que suposa un 8,4% menys.

## ESTALVI EN HORES DE CONDUCCIÓ

Considerant una velocitat mitjana anual de 51 km/h, els vehicles de 44 Tm han necessitat 118.406 hores de conducció per fer els 6.038.704 km recorreguts i els vehicles de 40 Tm haurien necessitat 137.351 hores de conducció.

Per tant, amb l'aplicació de la mesura la reducció ha estat de 18.945 hores, el que suposa un 16% menys.

## ESTALVI DE COSTOS DE PERSONAL

Considerant un cost de personal unitari de 18,99€/h, el transport amb vehicles de 44 Tm ha suposat 2.248.529 € per realitzar les 118.406 hores de conducció. Els vehicles de 40 Tm haurien tingut uns costos de 2.608.294€ per realitzar les 137.351 hores de conducció.

Per tant, amb l'aplicació de la mesura l'estalvi ha estat de 359.765€, el que suposa un 16% d'estalvi.

## ESTALVI DE COSTOS VARIABLES

S'ha considerat els següents costos variables unitaris:

	40 Tm	44 Tm
Combustible	0,337	0,361
Pneumàtics	0,033	0,035
Manteniment	0,095	0,102
Peatges	0,049	0,049
<b>TOTAL</b>	<b>0,514</b>	<b>0,547</b>

Els costos per als vehicles de 44 Tm s'han calculat a partir dels de 40 Tm: el cost de combustible un 7% major, el de pneumàtics un 5% major i el de manteniment un 1% major.

Amb aquests números, els vehicles de 44 Tm han tingut uns costos variables de 3.300.454 €.. Fent el transport amb vehicles de 40 Tm haurien tingut uns costos variables de 3.600.517€.

Per tant, amb l'aplicació de la mesura l'estalvi ha estat de 300.063€, el que suposa un 9,1% d'estalvi.

En total, doncs, amb l'aplicació de la mesura hi ha hagut un estalvi de 659.828€, que suposa un estalvi de l'11,9%.

## Conclusions definitives:

1. S'han eliminat els viatges en els que s'han declarat tonatges petits (tonatges  $\leq 10$  Tm). Aquests són un 1,04 % dels casos, se suposen errors.
2. Resten fora de l'experiment 48.722 casos (registres de la base de dades) que representen un 35,52 % del total. Són deguts bé per error dels transportistes, bé per pura necessitat.
3. Si es tractés de la necessitat dels transportistes i, suposant la base de dades una mostra representativa del sector en general, només un 64,48 % del total dels viatges serien susceptibles d'adherir-se a la mesura. - Del total de casos enregistrats, doncs, segons les anteriors conclusions, s'eliminen de l'experiment 36,56 % casos
4. Quant a les previsions dels mateixos transportistes només un 12,9% dels viatges s'han acabat realitzant de forma efectiva.
5. L'estalvi de mobilitat obtingut és d'un 16% això és, 15.641 viatges que suposen un total de 966.193 Km recorreguts durant la vigència de la mesura, és a dir, en 21 mesos. Per això, l'estalvi anual es podria estimar entorn els 500.000 km.
6. L'increment del Nombre de viatges obtingut (així com de Veh·Km recorreguts) presenta dues puntes anuals una al maig i una a l'agost.
7. L'estalvi energètic obtingut és de 195.654 litres de gasoil, el que representa un 8,4%. Per cada 100 km hi ha un estalvi de 3,24 litres de gasoil.
8. S'ha emès a l'atmosfera 509 Tm de CO2 menys. Això suposa una reducció del 8,4%.
9. S'ha reduït la conducció en 18.945 hores, que suposa també un 16% menys.
10. Hi ha hagut un estalvi de costos de personal de 359.765€ i de costos variables de 300.063€. En total, hi ha hagut un estalvi de costos de 659.828€, que suposa un estalvi de l'11,9%

# ANNEX 1:

## Explotació de les Variables Principals

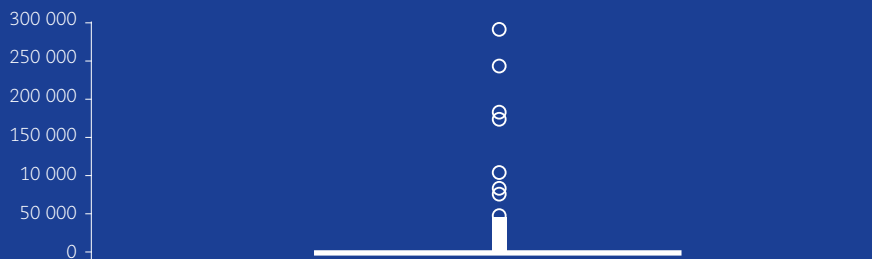
Per cadascun dels camps  
proposats s'analitzarà quina  
relació té amb la resta  
de variables rellevants.

## Orígens i Destinacions

El següent apartat presenta els resultats de les diferents variables rellevants segons les combinacions d'origen-destinació dels viatges

## Tones transportades

Es presenten a continuació els orígens i destins (O/D) i les tones transportades. Tal com es mostra al gràfic, existeixen uns pocs O/D que concentren la majoria de Tm transportades.



Al gràfic s'observen valors de més de 50.000 Tm que representen els orígens i destins que concentren la majoria de les tones transportades. Seguidament es llisten els O/D més destacats quant a nombre de tones transportades.

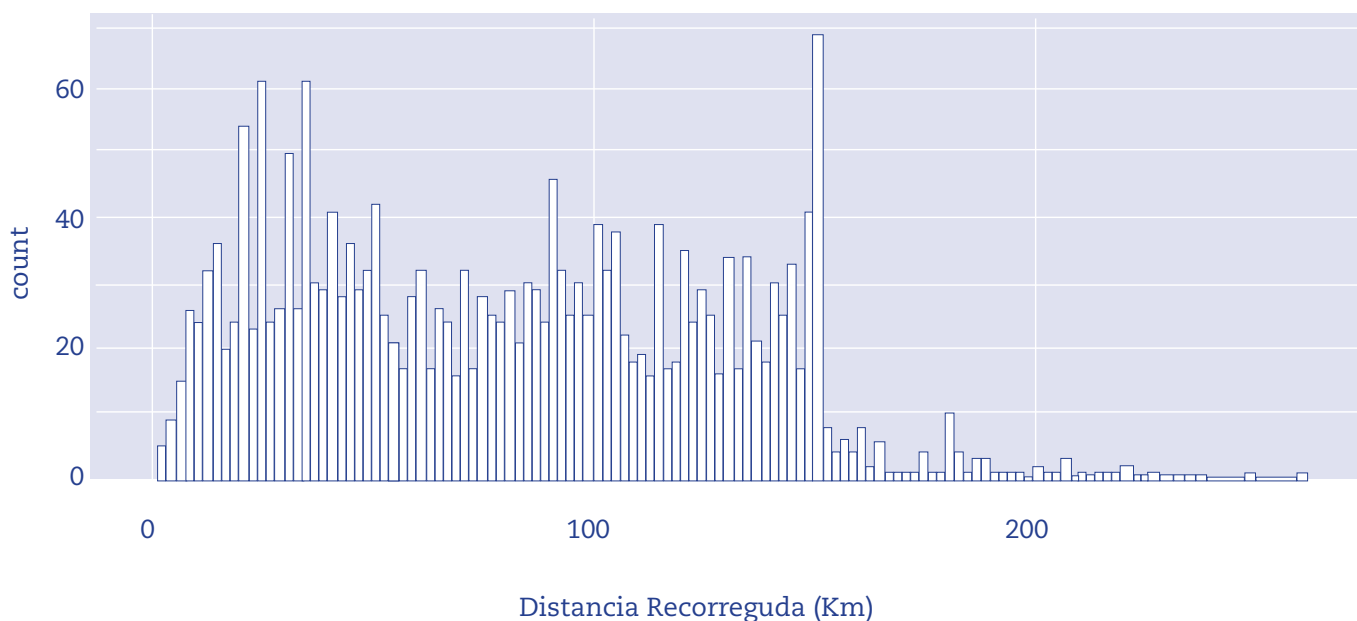
	Tm transportades
LLEIDA TARRAGONA	300.740
MENÀRGUENS LLEIDA	250.272
MENÀRGUENS VILANOVA DE LA BARCA	189.640
PALLEJÀ BARCELONA	178.992
SANTA MARGARIDA I ELS MONJOS BARCELONA	109.956
SÚRIA SANT JOAN DE VILATORRADA	86.548
MENÀRGUENS LES BORGES BLANQUES	85.228
TARRAGONA LLEIDA	79.066
MENÀRGUENS SOSES	77.880
MENÀRGUENS ELS OMELLS DE NA GAIA	77.000
ALFARRÀS TORREFARRERA	58.388
TORROELLA DE FLUVIÀ MONTCADA I REIXAC	53.900

## Distàncies Mitjanes Recorregudes

	Distància Mitjana
<b>Min.</b>	2,00
<b>1st Qu.</b>	38,00
<b>Median</b>	79,00
<b>Mean</b>	80,73
<b>3rd Qu.</b>	120,00
<b>Max.</b>	260,00

O/D amb el màxim de Tm transportades

Sumari de les Distàncies mitjanes recorregudes



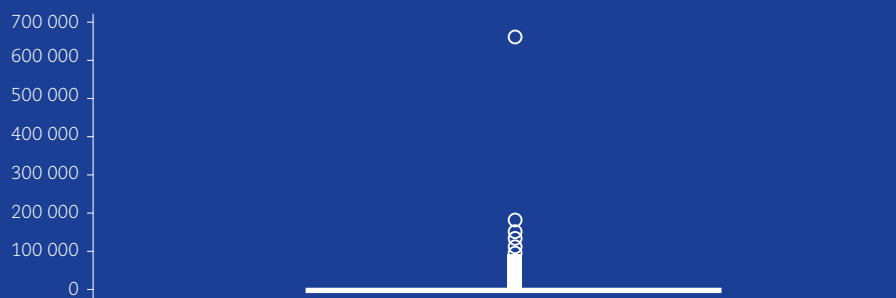
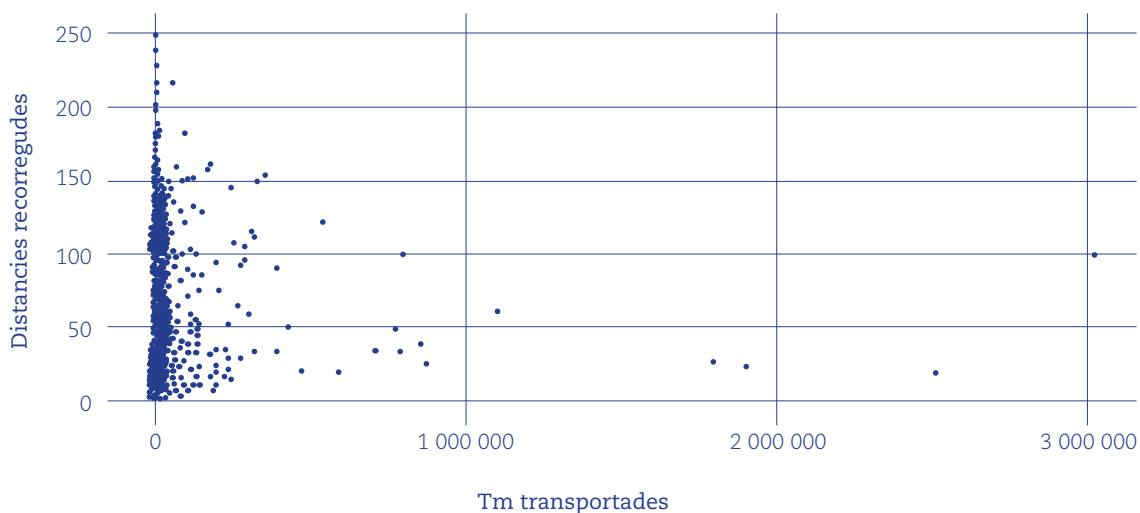


Tm transportades > 200 Km

ALGUAIRE CANET D'ADRI	260
TARRAGONA (ZONA PORTUÀRIA) LLADÓ	249
TARRAGONA (ZONA PORTUÀRIA) CASTELLÓ D'EMPÚRIES	238
TARRAGONA CASTELLÓ D'EMPÚRIES	237
TARRAGONA (ZONA PORTUÀRIA) CABANES	235
TARRAGONA CABANES	233.
TARRAGONA (ZONA PORTUÀRIA) GARRIGÀS	227
DELTEBRE CARDONA	220
TARRAGONA (ZONA PORTUÀRIA) GUALTA	220
TARRAGONA (ZONA PORTUÀRIA) BANYOLES	218
TARRAGONA BANYOLES	217
TARRAGONA GARRIGÀS	215
TORROELLA DE FLUVIÀ TARRAGONA	210
SANT CARLES DE LA RÀPITA SANT FRUITÓS DE BAGES	207
TARRAGONA (ZONA PORTUÀRIA) GIRONA	206
TARRAGONA SANT JOAN DE LES ABADESSES	206
TARRAGONA (ZONA PORTUÀRIA) CORNELLÀ DEL TERRI	205
TARRAGONA GIRONA	203

O/D amb Distàncies mitjanes més gran de 200 Km

No existeix una relació entre les tones transportades i les distàncies mitjanes de viatge.



## Vehicles-Quilòmetre

Es presenten seguidament els valors de Veh·Km generats segons l'origen i destí del viatge (O/D)

Uns pocs O/D concentren el major nombre de Veh·Km recorreguts

	Veh·km recorreguts
LLEIDA TARRAGONA	683.320
TARRAGONA LLEIDA	179.049
SANTA MARGARIDA I ELS MONJOS BARCELONA	154.859
TORROELLA DE FLUVIÀ MONTCADA I REIXAC	150.675
BARCELONA LLEIDA	123.165
MENÀRGUENS LLEIDA	112.200
LLEIDA BARCELONA	111.300
MENÀRGUENS VILANOVA DE LA BARCA	107.750
PALLEJÀ BARCELONA	98.200
MENÀRGUENS CERDANYOLA DEL VALLÈS	95.809
MENÀRGUENS ELS OMELLS DE NA GAIA	85.921
TARRAGONA TORTOSA	80.135
MENÀRGUENS TARRAGONA	80.048
CARDONA VILA-SECA	78.520
BALAGUER TARRAGONA	78.406
MENÀRGUENS LES BORGES BLANQUES	76.134
TARRAGONA (ZONA PORTUÀRIA) VIC	65.249
TARRAGONA (ZONA PORTUÀRIA) IVARS D'URGELL	62.882
MENÀRGUENS VILA-SECA	60.982
MENÀRGUENS SOSES	60.240
TARRAGONA VIC	59.710
TARRAGONA IVARS D'URGELL	58.978
CALAF SANT FRUITÓS DE BAGES	51.692
SÚRIA SANT JOAN DE VILATORRADA	51.142

Taula de parelles O/D segons els Veh·Km recorreguts en el període. Més de 50000

Els 24 O/D anteriors, respecte els total de Veh·Km declarats, representen un percentatge del 45,8%.

Les vies implicades corresponents als O/D anteriors (més de 50.000 Veh·Km) són les següents:

#### IVies50E5

A-2	Bv-1414	C-31b,b	L-311	N-152
A-27	C-11	C-33	LL-11	N-152a
A-7	C-12	C-340	LL-12	N-230
AP-2	C-13	C-342	LL-2	N-235
AP-7	C-14	C-35	LP-2015	N-240
B-10	C-1410z	C-37	LP-2235	N-241
B-141	C-1412b	C-42	LP-7041	N-340
B-150	C-1413a	C-53	LV-2012	N-340a
B-20	C-148	C-55	LV-2013	N-420a
B-23	C-148a	C-58	LV-3311	N-440
B-24	C-15	C-73	LV-3321	N-II
B-30	C-16	CP-7	LV-3333	N-IIa
B-521	C-17	E-15	LV-3344	T-11
BP-1413	C-233	E-23	LV-344	T-14
BP-1503	C-240	E-90	LV-5111	T-315
BV-1413	C-241	GI-623	LV-7031	T-721
BV-1414	C-25	GI-624	LV-9224	T-7211
BV-1501	C-26	L-11	LV-9225	TP-7225
BV-2176	C-31	L-12	Lv-3311	TV-2421
BV-4511	C-31b	L-200	Lv-3344	TV-3141

Vies amb més de 50.000 Veh·Km recorreguts pels casos d'estudi

## Trams amb Veh-Km > 50.000 Veh-Km de mèdia

---

BALAGUER C-12 A-2 C-13 N-240 A-2 C-14 A-7 TARRAGONA  
BALAGUER C-12 A-2 C-13 N-240 C-14 T-11 TARRAGONA  
BALAGUER C-12 A-2 C-13 N-240 C-14 T-11 A-7 TARRAGONA  
BALAGUER C-12 A-2 N-240 C-14 T-11 TARRAGONA  
BALAGUER C-12 C-53 N-II C-14 T-11 TARRAGONA  
BALAGUER C-12 N-240 C-14 TARRAGONA  
BALAGUER C-13 C-53 LV-3344 C-233 C-342 C-73 N-240 C-14 TARRAGONA  
BALAGUER C-13 C-53 LV-344 C-233 C-342 C-73 N-240 C-14 TARRAGONA  
BALAGUER C-13 N-240 TARRAGONA  
BALAGUER C-13 N-240 C-14 C-11 TARRAGONA  
BALAGUER C-13 N-240 C-14 T-11 TARRAGONA  
BALAGUER C-13 N-240 C-14 T-11 A-7 TARRAGONA  
BALAGUER C-13 N-240 C-14 T-11 A-7 N-241 TARRAGONA  
BALAGUER C-13 N-240 C-14 T-11 N-241 TARRAGONA  
BALAGUER C-13 N-240 T-11 TARRAGONA  
BALAGUER C-13 N-240 T-11 C-14 TARRAGONA  
BALAGUER C-26 C-53 A-2 B-23 TARRAGONA  
BALAGUER C-26 N-230 A-2 N-240 C-14 T-11 TARRAGONA  
BALAGUER C-53 C-14 C-14 T-11 TARRAGONA  
BALAGUER LV-3321 E-23 L-200 C-233 C-14 T-11 A-7 TARRAGONA  
BALAGUER N-240 C-12 TARRAGONA  
BALAGUER N-240 C-14 T-11 TARRAGONA  
BALAGUER C-53 C-14 TV-2421 N-240 C-11 T-11 TARRAGONA  
BARCELONA A-2 LLEIDA  
BARCELONA A-2 A-2 LLEIDA  
BARCELONA A-2 B-10 LLEIDA  
BARCELONA A-2 C-13 LLEIDA  
BARCELONA A-2 LL-11 LLEIDA  
BARCELONA B-10 A-2 LLEIDA  
BARCELONA B-10 A-2 C-13 LLEIDA  
BARCELONA B-10 A-2 C-13 A-7 T-11 TV-3141 LLEIDA  
BARCELONA B-10 A-2 C-13 LL-11 LLEIDA  
BARCELONA B-10 A-2 LL-11 LLEIDA  
BARCELONA B-10 B-23 A-2 LL-11 LLEIDA  
BARCELONA B-20 A-2 C-12 LLEIDA  
BARCELONA B-23 A-2 LLEIDA  
BARCELONA B-23 AP-2 A-2 LL-11 LLEIDA  
BARCELONA B-23 E-90 A-2 LL-11 LLEIDA  
BARCELONA B-23 N-340 L-11 LLEIDA  
BARCELONA L-311 LLEIDA  
CALAF C-25 BV-4511 SANT FRUITÓS DE BAGES  
CARDONA C-1410z C-55 C-25 C-241 C-37 C-15 N-340 AP-7 VILA-SECA  
CARDONA C-1410z C-55 C-25 C-37 C-15 N-340 VILA-SECA  
CARDONA C-1410z C-55 C-37 C-15 N-340 AP-7 N-240 VILA-SECA  
CARDONA C-55 A-2 AP-7 A-7 N-241 VILA-SECA  
CARDONA C-55 AP-7 N-340 A-7 N-241 C-31b VILA-SECA  
CARDONA C-55 C-25 C-37 C-15 AP-7 C-340 C-31b VILA-SECA  
CARDONA C-55 C-25 C-37 C-15 AP-7 N-340 C-31b VILA-SECA  
CARDONA C-55 C-25 C-37 C-15 CP-7 N-340 C-31b VILA-SECA  
CARDONA C-55 C-25 C-37 C-15 N-340 A-7 C-31b VILA-SECA  
CARDONA C-55 C-25 C-37 C-15 N-340 A-7 C-31b,b VILA-SECA  
CARDONA C-55 C-25 C-37 C-15 N-340 A-7 N-241 C-31b VILA-SECA  
CARDONA C-55 C-25 C-37 C-15 N-340 AP-7 A-7 N-241 VILA-SECA  
CARDONA C-55 C-25 C-37 C-15 N-340 AP-7 N-241 C-31b VILA-SECA

CARDONA C-55 C-33 C-15 N-340 A-7 N-241 C-31b VILA-SECA  
CARDONA C-55 C-37 C-15 AP-7 A-7 N-241 C-31b VILA-SECA  
CARDONA C-55 C-37 C-15 N-340 VILA-SECA  
LLEIDA C-13 A-2 B-10 BARCELONA  
LLEIDA N-240 C-14 AP-7 N-241 TARRAGONA  
LLEIDA N-240 C-14 T-11 TARRAGONA  
LLEIDA N-240 C-14 T-11 A-7 TARRAGONA  
LLEIDA N-240 C-14 T-11 A-7 N-240 TARRAGONA  
MENÀRGUENS C-12 A-2 C-13 LLEIDA  
MENÀRGUENS C-12 A-2 C-13 LL-11 LLEIDA  
MENÀRGUENS C-12 A-2 C-13 LL-11 N-240 C-14 T-11 A-7 VILA-SECA  
MENÀRGUENS C-12 A-2 C-13 LL-11 N-II LLEIDA  
MENÀRGUENS C-12 A-2 C-13 LL-2 N-II LLEIDA  
MENÀRGUENS C-12 A-2 C-13 N-240 C-14 A-7 TARRAGONA  
MENÀRGUENS C-12 A-2 C-13 N-240 C-14 T-11 TARRAGONA  
MENÀRGUENS C-12 A-2 C-13 N-240 C-233 LES BORGES BLANQUES  
MENÀRGUENS C-12 A-2 C-13 N-240 LV-2012 ELS OMELLS DE NA GAIA  
MENÀRGUENS C-12 A-2 C-13 N-240 LV-7031 LV-2012 ELS OMELLS DE NA GAIA  
MENÀRGUENS C-12 A-2 C-13 N-240 LV-7031 LV-2013 ELS OMELLS DE NA GAIA  
MENÀRGUENS C-12 A-2 LP-7041 SOSES  
MENÀRGUENS C-12 A-2 N-240 C-14 AP-7 VILA-SECA  
MENÀRGUENS C-12 A-2 N-240 C-14 T-11 TARRAGONA  
MENÀRGUENS C-12 A-2 N-240 C-14 T-11 A-7 VILA-SECA  
MENÀRGUENS C-12 A-2 N-240 C-14 T-11 C-14 T-315 A-7 VILA-SECA  
MENÀRGUENS C-12 A-2 N-240 LP-7041 SOSES  
MENÀRGUENS C-12 A-2 N-II LP-7041 SOSES  
MENÀRGUENS C-12 C-13 C-53 A-2 AP-7 CERDANYOLA DEL VALLÈS  
MENÀRGUENS C-12 C-13 N-240 C-14 TARRAGONA  
MENÀRGUENS C-12 C-13 N-240 C-14 VILA-SECA  
MENÀRGUENS C-12 C-13 N-240 C-14 T-11 TARRAGONA  
MENÀRGUENS C-12 C-13 N-240 C-14 T-11 VILA-SECA  
MENÀRGUENS C-12 C-13 N-240 C-14 T-315 N-340 VILA-SECA  
MENÀRGUENS C-12 C-148a C-53 A-2 AP-7 CERDANYOLA DEL VALLÈS  
MENÀRGUENS C-12 C-26 C-13 VILANOVA DE LA BARCA  
MENÀRGUENS C-12 C-26 C-53 A-2 N-II AP-7 B-30 BV-1414 CERDANYOLA DEL VALLÈS  
MENÀRGUENS C-12 C-53 A-2 AP-7 CERDANYOLA DEL VALLÈS  
MENÀRGUENS C-12 C-53 A-2 AP-7 B-30 BV-1414 BV-1413 CERDANYOLA DEL VALLÈS  
MENÀRGUENS C-12 C-53 A-2 AP-7 B-30 C-58 B-141 CERDANYOLA DEL VALLÈS  
MENÀRGUENS C-12 C-53 A-2 AP-7 B-30 C-58 BV-1414 CERDANYOLA DEL VALLÈS  
MENÀRGUENS C-12 C-53 A-2 AP-7 E-15 CERDANYOLA DEL VALLÈS  
MENÀRGUENS C-12 C-53 A-2 B-150 BP-1503 B-30 CERDANYOLA DEL VALLÈS  
MENÀRGUENS C-12 C-53 C-17 A-2 BV-1501 B-30 BV-1414 CERDANYOLA DEL VALLÈS  
MENÀRGUENS C-12 C-53 LV-3344 A-2 C-1413a A-7 BV-1414 BP-1413 CERDANYOLA DEL VALLÈS  
MENÀRGUENS C-12 C-53 N-II C-14 T-11 TARRAGONA  
MENÀRGUENS LV-3311 A-2 AP-7 CERDANYOLA DEL VALLÈS  
MENÀRGUENS LV-9224 C-148 A-2 AP-7 B-30 CERDANYOLA DEL VALLÈS  
MENÀRGUENS LV-9225 C-12 A-2 C-13 LLEIDA  
MENÀRGUENS Lv-3311 A-2 AP-7 CERDANYOLA DEL VALLÈS  
MENÀRGUENS N-230 A-2 C-12 A-2 AP-2 AP-7 C-58 CERDANYOLA DEL VALLÈS  
MENÀRGUENS N-230 A-2 C-12 AP-2 AP-7 C-58 CERDANYOLA DEL VALLÈS  
MENÀRGUENS c-12 A-2 N-240 C-14 AP-7 VILA-SECA  
PALLEJÀ A-2 B-10 BARCELONA  
PALLEJÀ N-340 A-2 BARCELONA  
PALLEJÀ N-340 AP-2 AP-7 C-58 B-10 BARCELONA

PALLEJÀ N-340 B-23 A-2 B-10 BARCELONA  
SANTA MARGARIDA I ELS MONJOS AP-7 BARCELONA  
SANTA MARGARIDA I ELS MONJOS AP-7 AP-2 A-2 BARCELONA  
SANTA MARGARIDA I ELS MONJOS AP-7 AP-2 A-2 B-23 BARCELONA  
SANTA MARGARIDA I ELS MONJOS BV-2176 N-340 AP-7 B-30 C-58 BARCELONA  
SANTA MARGARIDA I ELS MONJOS N-340 AP-7 AP-2 B-23 A-2 B-10 BARCELONA  
SANTA MARGARIDA I ELS MONJOS N-340 B-24 A-2 B-10 BARCELONA  
SANTA MARGARIDA I ELS MONJOS N-340 C-15 BARCELONA  
SANTA MARGARIDA I ELS MONJOS N-340 c-15 BARCELONA  
SÚRIA C-1410z BV-4511 SANT JOAN DE VILATORRADA  
SÚRIA C-1410z C-55 SANT JOAN DE VILATORRADA  
SÚRIA c-1410z c-55 SANT JOAN DE VILATORRADA  
TARRAGONA (ZONA PORTUÀRIA) A-7 N-340 B-24 N-340 AP-7 C-17 N-152 B-521 VIC  
TARRAGONA (ZONA PORTUÀRIA) AP-7 N-340 C-15 C-25 C-17 VIC  
TARRAGONA (ZONA PORTUÀRIA) C-17 C-58 AP-7 N-241 VIC  
TARRAGONA (ZONA PORTUÀRIA) C-31b A-7 N-340 C-15 C-25 VIC  
TARRAGONA (ZONA PORTUÀRIA) N-240 AP-7 A-7 T-11 C-14 E-90 C-14 A-2 IVARS D'URGELL  
TARRAGONA (ZONA PORTUÀRIA) N-240 AP-7 C-17 N-152a VIC  
TARRAGONA (ZONA PORTUÀRIA) N-241 A-27 A-7 N-340 AP-7 C-17 VIC  
TARRAGONA (ZONA PORTUÀRIA) N-241 A-7 T-11 C-14 A-2 LV-3333 IVARS D'URGELL  
TARRAGONA (ZONA PORTUÀRIA) N-241 AP-7 C-58 C-17 VIC  
TARRAGONA (ZONA PORTUÀRIA) N-241 N-340 AP-7 C-17 N-152a VIC  
TARRAGONA (ZONA PORTUÀRIA) N-241 T-11 C-14 A-2 LV-3333 IVARS D'URGELL  
TARRAGONA (ZONA PORTUÀRIA) N-241 T-11 C-14 A-2 LV-3344 IVARS D'URGELL  
TARRAGONA (ZONA PORTUÀRIA) N-241 T-11 C-14 LV-3344 IVARS D'URGELL  
TARRAGONA (ZONA PORTUÀRIA) T-11 C-14 A-2 LV-3344 IVARS D'URGELL  
TARRAGONA (ZONA PORTUÀRIA) T-11 C-14 N-240 C-14 A-2 LV-3344 IVARS D'URGELL  
TARRAGONA A-2 T-721 T-7211 TP-7225 C-14 N-240 LLEIDA  
TARRAGONA A-27 A-7 T-11 C-14 C-240 LLEIDA  
TARRAGONA A-27 A-7 T-11 C-14 N-240 LLEIDA  
TARRAGONA A-27 A-7 T-11 N-240 LLEIDA  
TARRAGONA A-7 C-42 TORTOSA  
TARRAGONA A-7 N-340 AP-7 B-30 C-17 VIC  
TARRAGONA A-7 N-340 B-24 N-340 AP-7 C-17 N-152 B-521 VIC  
TARRAGONA A-7 N-340 C-42 TORTOSA  
TARRAGONA A-7 N-340 N-235 C-42 TORTOSA  
TARRAGONA C-11 C-14 N-240 C-14 A-2 LV-3344 LV-3333 IVARS D'URGELL  
TARRAGONA C-14 A-2 N-240 C-14 A-2 LV-3344 IVARS D'URGELL  
TARRAGONA C-14 C-16 N-240 LLEIDA  
TARRAGONA C-14 N-240 LLEIDA  
TARRAGONA C-14 N-240 C-13 LLEIDA  
TARRAGONA C-14 N-II C-53 LLEIDA  
TARRAGONA C-14 N-II N-240 IVARS D'URGELL  
TARRAGONA C-14 T-11 N-240 LLEIDA  
TARRAGONA C-17 C-58 AP-7 N-241 VIC  
TARRAGONA C-31b A-7 N-340 AP-7 C-17 VIC  
TARRAGONA C-31b A-7 N-340 C-42 TORTOSA  
TARRAGONA LV-5111 C-1412b C-13 C-12 A-2 C-13 LLEIDA  
TARRAGONA N-230 AP-7 C-17 C-37 VIC  
TARRAGONA N-230 C-14 N-230 LLEIDA  
TARRAGONA N-240 LLEIDA  
TARRAGONA N-240 AP-7 C-17 N-152a VIC  
TARRAGONA N-240 C-14 T-11 LLEIDA



TARRAGONA N-240 C-14 T-11 A-7 N-240 LLEIDA  
TARRAGONA N-241 A-7 AP-7 C-42 TORTOSA  
TARRAGONA N-241 A-7 N-340 AP-7 C-17 VIC  
TARRAGONA N-241 A-7 N-340 AP-7 C-17 N-152a VIC  
TARRAGONA N-241 A-7 N-340 AP-7 C-42 TORTOSA  
TARRAGONA N-241 A-7 N-340 C-42 TORTOSA  
TARRAGONA N-241 A-7 N-340 C-42 C-12 TORTOSA  
TARRAGONA N-241 A-7 N-340 N-235 C-42 TORTOSA  
TARRAGONA N-241 A-7 T-11 C-14 A-2 LV-3333 IVARS D'URGELL  
TARRAGONA N-241 A-7 T-11 C-14 A-2 LV-3344 IVARS D'URGELL  
TARRAGONA N-241 A-7 T-11 C-14 A-2 Lv-3344 IVARS D'URGELL  
TARRAGONA N-241 A-7 T-11 C-14 N-240 LLEIDA  
TARRAGONA N-241 A-7 T-11 C-14 N-240 TORTOSA  
TARRAGONA N-241 A-7 T-11 C-14 N-240 C-13 LL-11 LLEIDA  
TARRAGONA N-241 A-7 T-11 C-14 N-240 LL-11 LLEIDA  
TARRAGONA N-241 A-7 T-11 N-240 LLEIDA  
TARRAGONA N-241 AP-7 C-58 C-17 VIC  
TARRAGONA N-241 C-14 N-240 LLEIDA  
TARRAGONA N-241 C-14 N-240 LL-11 LLEIDA  
TARRAGONA N-241 N-340 C-42 TORTOSA  
TARRAGONA N-241 T-11 A-7 C-14 N-240 LLEIDA  
TARRAGONA N-241 T-11 C-14 A-2 LV-3333 IVARS D'URGELL  
TARRAGONA N-241 T-11 C-14 A-2 LV-3344 IVARS D'URGELL  
TARRAGONA N-241 T-11 C-14 Ll-11 LLEIDA  
TARRAGONA N-241 T-11 C-14 N-240 LLEIDA  
TARRAGONA N-241 T-11 C-14 N-240 C-13 LLEIDA  
TARRAGONA N-241 T-11 C-14 N-240 C-14 A-2 LV-3344 IVARS D'URGELL  
TARRAGONA N-241 T-11 C-14 N-240 L-11 LLEIDA  
TARRAGONA N-241 T-11 C-14 N-240 LL-11 LLEIDA  
TARRAGONA N-241 T-11 C-14 N-240 N-IIa LLEIDA  
TARRAGONA N-340 LLEIDA  
TARRAGONA N-340 TORTOSA  
TARRAGONA N-340 AP-7 A-7 C-17 C-37 VIC  
TARRAGONA N-340 AP-7 C-17 VIC  
TARRAGONA N-340 AP-7 C-17 C-37 VIC  
TARRAGONA N-340 AP-7 C-42 C-12 TORTOSA  
TARRAGONA N-340a T-11 C-14 L-12 C-13 LLEIDA  
TARRAGONA N-340a T-11 C-14 LL-12 C-13 LLEIDA  
TARRAGONA N-440 TORTOSA  
TARRAGONA T-11 A-7 C-12 TORTOSA  
TARRAGONA T-11 C-14 A-2 LV-3344 IVARS D'URGELL  
TARRAGONA T-11 C-14 N-240 LLEIDA  
TARRAGONA T-11 C-14 N-240 C-12 LLEIDA  
TARRAGONA T-11 C-14 N-240 C-14 A-2 LV-3344 IVARS D'URGELL  
TARRAGONA T-11 C-14 N-240 C-14 LP-2235 LP-2015 IVARS D'URGELL  
TARRAGONA T-11 C-14 N-240 C-233 IVARS D'URGELL  
TARRAGONA T-11 N-420a C-14 N-240 LLEIDA  
TARRAGONA T-11 T-14 N-240 LLEIDA  
TARRAGONA T-11 T-721 T-7211 TP-7225 C-14 N-240 LLEIDA  
TARRAGONA T-721 TP-7225 C-14 N-240 LLEIDA  
TORROELLA DE FLUVIÀ C-31 GI-624 GI-623 AP-7 C-17 C-17 AP-7 C-35 MONTCADA I REIXAC

Recorreguts amb més de 50.000 Veh·Km en el període d'Experiment



Els Veh·Km recorreguts per la mostra experimental representen el 0,0006 % del promig de Veh·Km que es recorren a les vies implicades.

Per tant, l'efecte sobre les variables de trànsit i seguretat en el trànsit difícilment es veuran reflectides a la realitat. Caldria disposar de la informació exacta dels trams implicats (pkIni i pkFi), per poder treballar amb els valors exactes de Veh·Km. Això suposaria codificar manualment cadascun dels més de 2.000 trams diferents. Tot i això l'impacte també es preveu mínim.

<b>Veh·Km</b>			
B-10	704.774.651,22	N-241	30.543.208,22
AP-7	503.512.411,50	C-1413a	30.310.757,05
A-2	383.171.890,55	BV-1414	30.030.486,49
B-23	221.657.879,65	TV-3141	27.184.273,93
A-7	173.286.348,29	C-53	23.385.730,67
N-340	171.175.331,15	N-152a	21.981.930,30
B-20	144.073.279,16	B-521	18.730.973,33
AP-2	143.733.770,31	C-37	18.523.453,24
C-25	124.435.314,57	GI-623	17.953.534,97
C-58	115.141.929,93	T-315	15.407.321,01
N-II	112.003.785,63	C-13	14.740.049,26
LL-11	111.314.444,38	C-233	11.830.140,30
B-30	104.798.626,44	TP-7225	11.238.739,90
C-33	104.295.289,26	C-1410z	10.927.377,58
N-IIa	96.181.069,48	LV-3344	10.198.081,14
B-24	92.078.590,38	BV-4511	9.332.617,90
N-240	91.666.376,79	BV-2176	9.316.277,52
C-35	86.117.429,23	N-420a	8.800.902,10
N-230	82.471.493,10	LP-7041	8.061.636,04
LL-12	78.027.761,64	C-148	7.619.056,08
C-42	74.706.864,80	C-26	7.580.312,18
C-17	70.530.078,77	L-311	7.538.282,10
C-55	62.417.988,37	LV-9225	6.291.406,29
B-141	53.711.462,83	N-152	5.917.640,73
BV-1501	50.923.695,08	C-148a	5.443.847,00
B-150	43.234.340,21	LV-2012	5.405.870,32
C-15	41.651.920,41	C-1412b	4.478.929,18
C-14	39.865.092,34	LV-3333	4.407.988,06
C-16	38.234.843,91	LV-9224	4.276.520,87
BP-1503	37.010.140,35	LV-7031	3.100.164,91
BP-1413	36.157.840,11	GI-624	2.807.189,89
LP-2015	35.934.128,99	LV-3311	1.636.015,77
N-235	34.099.820,56	L-200	1.340.780,54
C-12	33.282.128,11	LV-3321	1.184.627,90
C-31	33.014.041,51	TV-2421	649.299,94
N-340a	32.098.181,42	LV-5111	972.59,97
T-721	31.267.020,27	LV-2013	11.777,74
T-11	31.215.922,93	Sum	4.821.557.644,04

Veh·Km Mitjans corresponents a 9 mesos de les vies  
amb major afectació per la mesura de les 44T



## Càrregues Transportades

Seguidament s'exploren les variables principals segons les càrregues transportades.

### Nombre de viatges realitzats

	Nº Viatges
AGRÍCOLA	41.466
ALIMENTÀRIA	440
CONSTRUCCIÓ	51.360
FORESTAL	32
INDUSTRIAL	1.316
SIDERÚRGIA	603
SENSE ESPECIFICAR	2.539

Viatges realitzats

### Tones transportades

	Nº Tm (milions)
AGRÍCOLA	93.605,4313
ALIMENTÀRIA	35,2933
CONSTRUCCIÓ	67.587,2434
FORESTAL	0,0197
INDUSTRIAL	158,3648
SIDERÚRGIA	6,6595
SENSE ESPECIFICAR	285,5436

Tones totals transportades

### Distàncies mitjanes recorregudes

	Nº Km
AGRÍCOLA	76,555
ALIMENTÀRIA	95,179
CONSTRUCCIÓ	64,409
FORESTAL	101,429
INDUSTRIAL	128,285
SIDERÚRGIA	65,733
SENSE ESPECIFICAR	103,388

Distàncies mitjanes recorregudes

### Mobilitat generada

	Nº Veh·Km (bilions)	Nº Tm·Km (bilions)
AGRÍCOLA	162.876,3747	15.246.113,3024
ALIMENTÀRIA	76,3448	2,6945
CONSTRUCCIÓ	98.937,4387	6.686.908,7508
FORESTAL	0,0454	0,0000
INDUSTRIAL	461,7304	73,1218
SIDERÚRGIA	9,9489	0,0663
SENSE ESPECIFICAR	670,9561	191,5872

Veh·km i Tm·Km generat

## ANNEX 2:

Documentació  
administrativa  
per a permetre la  
circulació, de forma  
experimental, de  
conjunts de vehicles  
fins a una massa en  
càrrega de 5 tones.



## DEPARTAMENT D'INTERIOR

### SERVEI CATALÀ DE TRÀNSIT

#### RESOLUCIÓ

*INT/2841/2012, de 14 de desembre, per establir, de manera controlada, com a mesura temporal, la circulació de determinats conjunts de vehicles pesants per al transport de mercaderies en general.*

La directiva 2002/7/CE del Parlament Europeu i del Consell, de 18 de febrer, per la qual es modifica la Directiva 96/53/CE del Consell per la qual s'estableixen, per a determinats vehicles de carretera que circulen en la Comunitat, les dimensions màximes autoritzades en el trànsit nacional i internacional i les masses màximes autoritzades en el trànsit internacional, permet, en el seu article 4.5, que els estats membres puguin autoritzar que els vehicles o conjunts de vehicles que incorporin noves tecnologies o dissenys que no s'ajustin a un o varis requisits establertes en aquesta Directiva efectuïn determinades operacions de transport a escala local duran un període de prova destinat a treure profit del progrés tècnic.

Aquestes normes estan recollides actualment a l'annex IX del Reglament general de vehicles, aprovat pel Reial decret 2822/1998, de 23 de desembre, així, amb la finalitat de fomentar el transport combinat de mercaderies, es va creure necessari, a través de l'Ordre PRE/3298/2004, de 13 d'octubre, per la qual es modifica l'annex IX, esmentat, permetre la circulació de determinats vehicles amb 44 o 42 tones de massa màxima autoritzada en comptes de les 40 tones generalment admeses, sempre que fos en contenidor o caixa mòbil tancada i homologada pel transport intermodal (ISO).

A més, per millorar la reducció de les emissions contaminants i facilitar la fluïdesa del trànsit, i no per privilegiar el transport per carretera, i sens perjudici d'avaluar la seva eficiència energètica i la millora de la seva productivitat econòmica, és necessari establir, com a mesura temporal per a la seva avaluació, la circulació de vehicles pesants per al transport de mercaderies en general, de forma controlada, sense els condicionants esmentats relatius al transport combinat, però amb alguns requisits i prestacions de caràcter tècnic. És a dir, tal com estableix la Directiva 96/53/CE, aquesta mesura de regulació s'haurà de posar en relació amb les innovacions tecnològiques sobre les característiques tècniques dels vehicles. En aquest sentit el Servei Català de Trànsit, d'acord amb la normativa europea sobre característiques i homologacions de vehicles, entén com necessàries les motoritzacions EURO IV, V o VI, respectivament, i els sistemes de suspensions pneumàtiques regulables, tot garantint, com es preveu, que no tinguin conseqüències per a les condicions de la competència i que no constitueixi un obstacle a la circulació entre els estats membres, ja que d'ésser necessàriament una mesura d'abast local.

D'acord amb els articles 113 i 189 de l'Estatut d'autonomia de Catalunya, correspon a la Generalitat el desplegament, l'aplicació i l'execució de la normativa de la unió Europea quan afecti l'àmbit de les seves competències.

El Servei Català de Trànsit, organisme autònom de caràcter administratiu creat per la Llei 14/1997, de 24 de desembre, i adscrit al Departament d'Interior, d'acord amb el que disposa l'article 1.2 del Decret 320/2011, de 19 d'abril, de reestructuració del Departament d'Interior, té atribuïdes, conjuntament amb d'altres òrgans del Departament, les funcions de gestió i control del trànsit a les vies interurbanes i a les travesseres o vies urbanes que afectin a la circulació interurbana, així com l'adopció de les mesures necessàries per garantir la seguretat viària, la mobilitat i la fluïdesa del trànsit a les carreteres, segons l'article 2.3 de l'esmentada Llei.

L'article 16 del Text articulat de la Llei sobre trànsit, circulació de vehicles a motor i seguretat viària, aprovat pel Reial decret legislatiu 339/1990, de 2 de març, 1428/2003, de 21 de novembre, habilita l'establiment de condicions a la circulació de vehicles en vies interurbanes i fins i tot en vies urbanes o travesseres. Aquestes condicions, que afecten determinats vehicles, tant per raó de les seves característiques tècniques com per la seva càrrega, es dicten, com s'ha dit, amb la finalitat, d'una banda, de garantir la mobilitat del usuari i la fluïdesa de la zarza, ATESA la confluència de circulació associada a l'activitat industrial i del transport, i de l'altra, en el marc del Reial decret 102/2011, de 28 de gener, relatiu a la millora de la qualitat de l'aire, rehuir l'emissió d'agents contaminants on el trànsit pesant circula per vies molt properes a zones densament poblades, ja sigui reduint el nombre de vehicles pesants o bé per que aquests tenen motoritzacions EURO IV, V o VI, de baixes emissions.

Per tant, l'article 16 del Text articulat de la Llei sobre trànsit, circulació de vehicles a motor i seguretat viària, aprovat pel Reial decret legislatiu 339/1990, de 2 de març, els articles 37 i 39 del Reglament general de circulació, aprovat pel Reial decret 1428/2003, de 21 de novembre, i l'article 2 de la Llei 14/1991, de 24 de desembre, de creació del Servei Català de Trànsit; en ús de les atribucions que em confereix l'article 4.c) de la Resolució INT7741/2011, de 17 de març, de delagació de competències del conseller d'Interior en diversos òrgans del Departament.

Ateses les conclusions derivades de l'audiència prèvia amb les diferents parts afectades.

En virtut d'això,

RESOLC:

-1 Permetre com a mesura excepcional, en la zarza viària interurbana, la circulació de vehicles articulats pesants del tipus previs per a vehicles de motor de 2 o 3 eixos amb semiremolt de 3 eixos, fins a 44 tones de massa en càrrega, per al transport de mercaderies en general, sempre que el seu destí i origen, acreditat documentalment, siguin operacions d'abast local, amb recorreguts inferiors a 150 km o aquells sense límit de quilòmetres que comencin o acabïn necessàriament en una terminal intermodal ferroviària, aèria o marítima, que estiguin fotats de motoritzacions motrius normalitzades EURO IV, V o VI de baixes emissions, i que els conjunts de vehicles disposin íntegramente de suspensions pneumàtiques regulables.

-2 Aquesta mesura excepcional de regulació del trànsit serà controlada en regim de comunicació, d'acord amb els formularis de l'annex d'aquesta Resolució, a fi de poder-ne estudiar les seves implicacions per a una futura proposta de modificació del Reial decret 2822/1998, de 23 de desembre, en relació, principalment, amb el caràcter previ per a poder circular, encara que sigui de forma estimada. Aquesta comunicació ha de perpetre fer el seguiment d'aquesta mesura excepcional, raó per la qual el seu incompliment suposarà, en tot cas i sens perjudici d'altres accions legals, la inhabilitació per a la circulació segons aquesta Resolució, en els termes de la declaració responsable que portarà implícit acollir-se a aquesta mesura. L'original d'aquest formulari de comunicació registrat s'haurà de portar en el Vehicle.

-3 Aquesta mesura de regulació del trànsit no inclou la circulació de vehicles en regim de transport ADR.

-4 Els conjunts de vehicles que s'acullin a aquesta mesura temporal hauran de complir els condicionants tècnics per a poder circular amb una massa en càrrega de 44 tones. En cas de que això no es dedueixi directament de la Fitxa tècnica ITV

dels vehicles, s'haurà d'incorporar la corresponent anotació validada per una estació ITV, si escau, amb el previ certificat del fabricant del Vehicle, per a que així consti de forma fefaent. D'igual manera s'haurà de procedir per al tipus de motor (catalogación euro) i el tipus de suspensió.

-5 Per a poder circular amb l'esmentada massa en càrrega de 44 tones, el treball conjunt de les suspensions pneumàtiques regulables i l'estiba adient de la mercaderia en el semiremolt haurà de garantir que en cap cas en l'eix motriu se superin les 11.5 tones, tot essent admissible en els eixos agrupats (triaxial) un màxim de 9.5 tones per eix, si és el cas.

Tots els vehicles que circulin a l'empara d'aquesta Resolució hauran d'incorporar, per a la seva immediata localització, el senyal V-12 al costat de la seva matrícula anterior i posterior.

-6 Aquesta mesura de regulació del trànsit, de caràcter temporal, entrarà en vigor als 8 dies hàbils de la seva publicació i expirarà el 30 de setembre de 2013. En funció dels resultats obtinguts es podrà prorrogar anualment o quedar sense efectes sense cap altra consideració.

Barcelona, 14 de desembre de 2012

P.D. (Resolució INT/741/2011, DOGC de 25,3,2011)

JOAN AREGIO I NAVARRO

Director

ANNEX

a) Tràmits de comunicació obligatoris per poder acollir-se a les previsions d'aquesta Resolució i informar dels trajectes realitzats:

a.1) Omplir el formulari normalitzat únic (es facilita en blanc a la pàgina web <http://www.gencat.cat/transit>), per cada conjunt de vehicles que es vulguin acollir al previst en aquesta Resolució, que conté la declaració responsable que s'hi adjunta, mitjançant la seva presentació a les oficines territorials del Servei Català de Trànsit. L'original d'aquest formulari registrat s'haurà de portar en el Vehicle.

a.2) El comunicat de trajectes s'haurà de completar i enviar, a través de la pàgina web <http://www.gencat.cat/transit>, en forma de previsió mensual abans no es realitzi cap trajecte i un cop completats els trajectes reals, serà indispensable la seva correcció mitjançant un nou comunicat, en cas d'haver-se alterat en més o en menys respecte als estimats, a fi que en el registre final de trajectes comunicats quedin palesos els viatges realment fets.

b) Formularis

b.1) Formulari d'acolliment a la mesura:

Nom, cognoms, i NIF del sol·licitant.

Adreça, població, codi postal, telèfon de contacte, correu electrònic.

Matrícula del Vehicle tractor.

Matrícula del Vehicle semiremolt.

Dates de matriculació.

Número d'eixos del conjunt.

Tipus de motorització del Vehicle tractor: marca, model, cc, MMA, potència (kW) i EURO.

Tipus de suspensió pneumàtica regulable: vehicle tractor i semiremolt.

Tipus de sistema ABS/EBS pel conjunt de vehicles.

Tara dels vehicles: tractor i semiremolt.

b.2) Formulari de comunicat mensual de trajecte:

NIF del transportista.

Codi de registre d'acolliment.

Tipus de càrrega.

Tones de càrrega a transportar.

Municipi del punt d'origen.

Municipi del punt de destí.

Distància del trajecte.

Carreteres del trajecte (segons un llistat).

Dia de comunicació.

Números de viatges realitzats (previsió).

Número de viatges no realitzats (si és el cas).

c) Declaració responsable:

El declarant manifesta que totes les dades facilitades en el formulari són certes, els vehicles tractors compleixen les especificacions EURO IV, V o VI, els vehicles i el seu conjunt, a més d'estar dotats de suspensions pneumàtiques regulables, són aptes per circular amb 44 tones de mercaderia en general de massa en càrrega i, en conseqüència, ho pot acreditar mitjançant la corresponent Fitxa tècnica i ITV.

El declarant Ahmet que en el cas de no realitzar tots els viatges comunicats en forma de previsió, ho haurà de comunicar igualment a fi de que l'Administració tingui el registre real de trajectes executats.

El declarant accepta de forma expressa i manifesta que l'incompliment de qualsevol de les mesures d'aquesta Resolució puposa, sens perjudici d'altres accions legals, pèrdua de vigència del seu codi de registre per poder acollir-se a aquesta mesura de regulació del trànsit, fins que aquesta no quedi derogada.

d) Model de comunicació presencial per acollir-se a la mesura:

**Comunicació per acollir-se a la mesura temporal de circulació de determinats conjunts de vehicles pesants per al transport de mercaderies en general.**

**Dades del sol·licitant**

Nom i cognoms NIF / DNI

Domicili Núm. Codi postal / Municipi

Telèfon mòbil i/o fix Adreça electrònica

**Dades del representant**

Nom i cognoms DNI

Apoderat/Representant

**Dades del conjunt de vehicles (tractor i semiremolc)**

Matrícula	Data matriculació	Núm. eixos	Marca i model	MMA	EURO	kW	Suspensions i frens

**Declaració responsable**

En qualitat de persona interessada, declaro:

- Que totes les dades facilitades en el formulari són certes, els vehicles tractors compleixen les especificacions EURO IV, V o VI, els vehicles i el seu conjunt, a més d'estar dotats de suspensions pneumàtiques regulables, són aptes per circular amb 44 tones de mercaderia en general de massa en càrrega i en conseqüència ho pot acreditar mitjançant la corresponent Fitxa tècnica ITV.
- Que en el cas de no realitzar tots els viatges comunicats en forma de previsió ho haurà de comunicar igualment a fi de que l'Administració tingui el registre real de trajectes executats.
- Que l'incompliment de qualsevol de les mesures previstes en la Resolució per establir, de forma controlada, com a mesura temporal, la circulació de determinats conjunts de vehicles pesants pel transport de mercaderies en general, suposa, sense perjudici d'altres accions legals, la pèrdua de vigència del codi de registre per poder acollir-se a aquesta mesura de regulació del trànsit, fins que aquesta no quedi derogada.

**Consentiment**

Autoritzo el Servei Català de Trànsit a consultar les dades sobre identitat personal mitjançant la Plataforma d'Integració i Col·laboració Administrativa (PICA), en els termes que estableix el Decret 56/2009, de 7 d'abril.  Sí  No

**Informació del tràmit**

- Aquest formulari, en blanc, s'ha de completar i presentar a les oficines del Servei Català de Trànsit o bé a qualsevol de les oficines dels Serveis Territorials del Servei Català de Trànsit. Després de l'examen de la sol·licitud es farà el registre d'entrada i aquest número de registre serà necessari per a les futures comunicacions per web dels trajectes a realitzar.
- Aquest document original, degudament completat i registrat, s'haurà de portar en els vehicles, durant la realització dels trajectes.
- Als efectes de l'article 5 de la Llei orgànica 15/1999, de 13 de desembre, de protecció de dades de caràcter personal, us informem que les dades personals recollides en aquest document s'incorporaran a un fitxer automatitzat del Servei Català de Trànsit, en l'exercici de les competències que té atribuïdes. El responsable del fitxer és la persona titular de la Direcció del Servei Català de Trànsit (Diputació, 355, 08009 Barcelona).
- L'incompliment de les condicions d'aquesta Resolució suposa, sense perjudici d'altres accions legals, la prohibició per a circular en les condicions excepcionals esmentades.

**Signatura del sol·licitant**

Localitat i data

(12.300.008)

## DEPARTAMENT D'INTERIOR

### SERVEI CATALÀ DE TRÀNSIT

#### RESOLUCIÓ

*INT/1963/2013, de 19 de setembre, per la qual es prorroga la vigència de la Resolució INT/2841/2012, de 14 de desembre, per establir, de manera controlada, com a mesura temporal, la circulació de determinats conjunts de vehicles pesants per al transport de mercaderies en general.*

La Directiva 96/53/CE del Consell, de 25 de juliol, per la qual s'estableixen, per a determinats vehicles de carretera que circulen a la Comunitat, les dimensions màximes autoritzades en el trànsit nacional i internacional i les masses màximes autoritzades en el trànsit internacional, modificada per la Directiva 2002/7/CE del Parlament Europeu i del Consell, de 18 de febrer, permet, a l'article 4.5, que els estats membres puguin autoritzar que els vehicles o conjunts de vehicles que incorporin noves tecnologies o dissenys que no s'ajustin a un o diversos requisits establertes en aquesta Directiva efectuïn determinades operacions de transport a escala local durant un període de prova destinat a treure profit del progrés tècnic.

D'acord amb aquesta possibilitat el Servei Català de Trànsit, per mitjà de la Resolució INT/2841/2012, de 14 de desembre, per establir, de manera controlada, com a mesura temporal, la circulació de determinats conjunts de vehicles pesants per al transport de mercaderies en general, va disposar per a la seva avaluació la mesura consistent a permetre, com a mesura excepcional, a la xarxa viària interurbana, la circulació de vehicles articulats pesants del tipus previst per a vehicles de motor de 2 o 3 eixos amb semiremolc de 3 eixos, fins a 44 tones de massa en càrrega, per al transport de mercaderies en general, sempre que el seu destí i origen, acreditat documentalment, siguin operacions d'abast local, amb recorreguts inferiors a 150 km o aquells sense límit de quilòmetres que comencin o acabin necessàriament en una terminal intermodal ferroviària, aèria o marítima, que estiguin dotats de motoritzacions motrius normalitzades EURO IV, V o VI de baixes emissions, i que els conjunts de vehicles disposin íntegrament de suspensions pneumàtiques regulables.

La mateixa Resolució estableix el sistema de control de la mesura mitjançant el règim de comunicació, exclou els vehicles en règim ADR, recorda la necessitat de complir les condicions tècniques per poder circular amb una massa en càrrega de fins a 44 tones i inclòs el límit d'11,5 tones per l'eix motor, especifica la manera d'acreditar aquests punts i les característiques de motorització, i estableix l'obligació d'incorporar un senyal i la temporalitat de la mesura així com el règim de pròrroga.

No obstant això, sigui per la seva novetat o per les complexitats tècniques o administratives, i especialment en els primers mesos de la mesura, no hi ha hagut temps material per a una adhesió prou significativa del conjunt del parc mòbil susceptible de fer-ho, fet que, tot i la comprovació de la tendència favorable a la mesura, fa difícil extreure conclusions suficients sobre el seu abast en els camps esmentats, raó per la qual s'estima necessària una pròrroga que perllongui l'abast temporal i així permeti obtenir les dades i la casuística que justifiquin els objectius establerts a la Resolució INT/2841/2012, de 14 de desembre.

D'acord amb els articles 113 i 189 de l'Estatut d'autonomia de Catalunya, correspon a la Generalitat el desplegament, l'aplicació i l'execució de la normativa de la Unió Europea quan afecta l'àmbit de les seves competències.

El Servei Català de Trànsit, organisme autònom de caràcter administratiu creat per la Llei 14/1997, de 24 de desembre, i adscrit al Departament d'Interior, d'acord amb el que disposa l'article 1.2 del Decret 320/2011, de 19 d'abril, de reestructuració del Departament d'Interior, té atribuïdes, conjuntament amb altres òrgans del Departament, les funcions de gestió i control del trànsit a les vies interurbanes i a les travesseres o vies urbanes que afectin la circulació interurbana, així com l'adopció de les mesures necessàries per garantir la seguretat viària, la mobilitat i la fluïdesa del trànsit de les carreteres, segons l'article 2.3 de la Llei esmentada.

L'article 16 del Text articulat de la Llei sobre trànsit, circulació de vehicles de motor i seguretat viària, aprovat pel Reial decret legislatiu 339/1990, de 2 de març, i els articles 37 i 39 del Reglament general de circulació, aprovat pel Reial decret 1428/2003, de 21 de novembre, habiliten l'establiment de condicions a la circulació de vehicles en vies interurbanes i fins i tot en vies urbanes o travesseres. Aquestes condicions, que afecten determinats vehicles, tant per raó de les seves característiques tècniques com per la seva càrrega, es dicten, com s'ha dit, amb la finalitat, d'una banda, de garantir la mobilitat dels usuaris i la fluïdesa de la xarxa, atesa la confluència de circulació associada a l'activitat industrial i del transport, i de l'altra, en el marc del Reial ISSN 1988-298X [Per tant, vistos l'article 16 del Text articulat de la Llei sobre trànsit, circulació de vehicles de motor i seguretat viària, aprovat pel Reial decret legislatiu 339/1990, de 2 de març; els articles 37 i 39 del Reglament general de circulació, aprovat pel Reial decret 1428/2003, de 21 de novembre, i l'article 2 de la Llei 14/1997, de 24 de desembre, de creació del Servei Català de Trànsit; en ús de les atribucions que em confereix l'article 4.c\) de la Resolució INT/741/2011, de 17 de març, de delegació de competències del conseller d'Interior en diversos òrgans del Departament, i d'acord amb el que disposa l'apartat 6 de la mateixa Resolució INT/2841/2012,](http://www.gencat.cat/dogc/DL B 38014-2007 1/2 Diari Oficial de la Generalitat de Catalunya Núm. 6469 - 30.9.2013 CVE-DOGC-A-13269018-2013 decret 102/2011, de 28 de gener, relatiu a la millora de la qualitat de l'aire, de reduir l'emissió d'agents contaminants on el trànsit pesant circula per vies molt properes a zones densament poblades, ja sigui reduint el nombre de vehicles pesants o bé perquè tenen motoritzacions EURO IV, V o VI, de baixes emissions.</a></p></div><div data-bbox=)

Resolc:

Prorrogar la vigència de la Resolució INT/2841/2012, de 14 de desembre, durant un període d'un any.

Barcelona, 19 de setembre de 2013

P. d. (Resolució INT/741/2011, de 17 de març, DOGC de 25.3.2011)

Joan Josep Isern i Aranda

Director

(13.269.018)

ISSN



servei català de

**Trànsit**