

ALERTA de MERCADO

España eleva a 44 toneladas la masa máxima permitida para el transporte de mercancías por carretera¹

El Ministerio de la Presidencia ha publicado en el Boletín Oficial del Estado una Orden Ministerial que modifica varios anexos del Reglamento General de Vehículos para modernizar y hacer más sostenible el transporte de mercancías por carretera. La principal novedad es la elevación de la masa máxima autorizada en los conjuntos de cinco o más ejes, que pasa de 40 a 44 toneladas, con el fin de mejorar la eficiencia, reducir desplazamientos y avanzar en la descarbonización.

La norma también contempla un incremento de hasta dos toneladas adicionales en operaciones de transporte intermodal, reforzando así la conexión entre distintos modos logísticos. Además, introduce ajustes específicos para sectores como el forestal o el metalúrgico, con el objetivo de adaptar la regulación a sus características productivas.

Otra medida destacada es la eliminación de la autorización previa para los conjuntos euromodulares, lo que simplifica trámites, facilita su circulación y contribuye a reducir tanto el número de vehículos en carretera como las cargas administrativas del sector.

Análisis de la Fundación Valenciaport

El **transporte por carretera** es un **sector clave** y **de gran relevancia** para la **economía española**, no solo por su peso en el PIB y el empleo, sino también por su **capacidad** para **conectar territorios, industrias y mercados**. Su función trasciende el mero traslado de mercancías: actúa como el **principal vertebrador del tejido productivo**, garantizando el abastecimiento continuo de la industria, el comercio y la distribución en todo el país, así como la conexión internacional con el entorno más cercano

Según el último informe del Observatorio del Transporte y la Logística en España (OTLE), dependiente del Ministerio de Transportes y Movilidad Sostenible, en **2023** se transportaron **1.583 millones de toneladas de mercancías** en el **ámbito nacional** entre todos los modos de transporte interior. Esto supone un crecimiento del 1,1% respecto al año anterior y confirma la recuperación de la actividad tras la pandemia.

El **reparto modal** de estas mercancías se ha mantenido **notablemente estable** durante la última década. De acuerdo con la **Encuesta Permanente del Transporte de Mercancías por Carretera** (EPTMC), la **carretera** pasó de un mínimo del 93,4% en 2014 a un máximo del **95,7%** en 2023, superando ligeramente el registro de 2020 (95,6

¹ Nota original publicada por "DGT" y disponible en: <https://www.dgt.es/comunicacion/notas-de-prensa/20250723-espana-eleva-a-44-toneladas-la-masa-maxima-permitida-transporte-mercancias/>

%). En paralelo, la cuota del ferrocarril se ha mantenido en torno al 4%, con variaciones mínimas en este periodo.

La **evolución** de los **últimos años consolida** este **liderazgo**. Tras la contracción provocada por la crisis sanitaria de 2020, el transporte por carretera demostró una notable **capacidad de recuperación**, impulsada por la reactivación de la actividad industrial y comercial, la consolidación del comercio electrónico y su mayor flexibilidad operativa frente a otros modos. Gracias a estos factores, el sector se ha adaptado con rapidez a las **nuevas demandas logísticas**, reforzando su papel como pilar esencial de la economía y pieza clave en la integración de las cadenas de suministro nacionales e internacionales.

Desde el **punto de vista económico**, este **sector** es igualmente **estratégico**. En este sentido, el **conjunto del transporte y el almacenamiento** aporta en torno al **4,5% del PIB español**, y el **transporte de mercancías por carretera** representa el **segmento más significativo** de esta actividad. Diversas estimaciones de mercado sitúan su facturación anual en torno a **35.000 millones de euros**, a lo que se suma su papel como motor de empleo, con cientos de miles de puestos de trabajo directos e indirectos. La evolución de esta actividad está estrechamente ligada a los ciclos de producción industrial, comercio y consumo, de modo que cualquier cambio regulatorio que afecte a su capacidad o a sus costes tiene un impacto inmediato en la economía nacional.

En cuanto a su **estructura empresarial**, el sector se caracteriza por una **elevada atomización**: **más del 95%** de las **empresas** cuentan con **menos de diez trabajadores** y muchas **operan** con **flotas muy reducidas**, a menudo **de uno a tres vehículos**. De acuerdo con la EPTMC, esta configuración se refleja también en la distribución de la actividad: en 2023, las **pequeñas empresas y autónomos** concentraron la **mayor parte de los servicios** de transporte interior, lo que explica la **gran capilaridad y flexibilidad** del sector. Sin embargo, esta estructura también lo hace más vulnerable frente a las fluctuaciones de costes —combustible, peajes, mantenimiento— y frente a las inversiones necesarias para cumplir con nuevas normativas.

A pesar de ello, en los últimos años se observa una **tendencia** a la **concentración y profesionalización**, con **operadores medianos y grandes** que aumentan su peso relativo gracias a su mayor capacidad de inversión y a la prestación de servicios logísticos integrales, capaces de responder a las demandas de un mercado cada vez más complejo.

Con un mayor nivel de concreción, el **camión desempeña un papel relevante en tráficos** como los **contenedores**, la **carga rodada** (ro-ro) o determinados **graneles** agroalimentarios e industriales, y es especialmente importante en la **“última milla”**, incluso cuando parte del recorrido se realiza en tren u otros medios. Gracias a su **capilaridad, rapidez y flexibilidad**, la carretera actúa como conector habitual dentro de cadenas intermodales, lo que contribuye a que los puertos mantengan niveles elevados de eficiencia operativa y calidad de servicio. Este papel se enmarca en una

lógica intermodal, en la que la coordinación con el ferrocarril y el marítimo resulta determinante.

Por todo ello, la **eficiencia operativa** y la **posición estratégica** de los **puertos españoles** se **apoyan**, entre otros factores, en un **transporte por carretera sólido, moderno y sostenible**, cuyo buen funcionamiento incide directamente en la cadena logística. En este **contexto**, marcado por el elevado peso del transporte por carretera en la cadena logística y por la creciente exigencia en eficiencia, competitividad y sostenibilidad, **cualquier modificación normativa** que **afecte** a la **capacidad de carga**, a los **costes de explotación** o a la **configuración de las flotas** adquiere una **relevancia estratégica significativa**. En los últimos meses, una de las medidas con mayor impacto potencial para el sector —y, por extensión, para la actividad portuaria— es la aprobación de la normativa que eleva la Masa Máxima Autorizada (MMA) de determinados vehículos articulados de 40 a 44 toneladas, así como la introducción de ajustes en la **masa y dimensiones de los vehículos intermodales**, con el objetivo de facilitar su integración en distintas cadenas logísticas. Su entrada en vigor, prevista para finales de 2025, podría iniciar una nueva etapa con oportunidades y retos que convendrá analizar y seguir de cerca.

El **23 de julio de 2025** se publicó en el **Boletín Oficial del Estado** (BOE) la **Orden PJC/780/2025**, que **modifica** el **Reglamento General de Vehículos** con el **objetivo** de **modernizar** y **hacer más sostenible** el **transporte de mercancías por carretera**. Esta disposición, que culmina varios años de debate en el sector, **eleva** la **masa máxima autorizada** (MMA) de determinados conjuntos de transporte **de 40 a 44 toneladas**.

Su aprobación es fruto de un **proceso prolongado**. En el debate público desde hace varios años, desde **2023**, asociaciones de cargadores y transportistas reclamaban una actualización de los límites de peso y dimensiones para ganar eficiencia y reducir emisiones. Durante la presidencia española del Consejo de la Unión Europea en 2023 ya se expresó la voluntad de cerrar el debate antes de finalizar ese mandato y, en **2024**, se abrió un **proceso de consulta pública** para incorporar estas ampliaciones al reglamento. La decisión de 2025, por tanto, no surge de improviso: se **enmarca** en la **estrategia europea de descarbonización** y en la revisión de la Directiva 96/53/CE, orientada a armonizar pesos y dimensiones, autorizar el transporte transfronterizo de vehículos pesados entre países que ya aplican el sistema modular europeo y facilitar el uso de conjuntos de gran capacidad —como euromodulares y duotrailers—, en línea con los compromisos de España en los fondos europeos de recuperación. En este contexto, más de una decena de Estados miembros ya han elevado sus límites nacionales a 44 toneladas, mientras que otros mantienen el tope en 40, lo que refleja la fragmentación actual y la importancia de avanzar hacia una armonización plena.

La **orden** no se limita al aumento de peso. **Incluye cambios complementarios** relevantes:

- **Simplificación de trámites** para los conjuntos euromodulares —incluidos los duotrailers—, que podrán circular sin autorización específica, sujetos únicamente a las condiciones generales de circulación y a las restricciones que

fije la Dirección General de Tráfico. Esta medida favorece la implantación de configuraciones de gran capacidad en corredores logísticos de alto volumen.

- **Aumento de altura hasta 4,5 metros** en determinados transportes especiales, como graneles agroalimentarios, materiales a granel o animales vivos, siempre que se trate de trayectos acotados —por ejemplo, suministros a industrias en un radio de 50 km—, lo que permite mejorar la eficiencia en sectores de bajo valor añadido y alto peso específico.

En cuanto a su **aplicación**, la orden extiende el **uso** de las **44 toneladas** a los **vehículos articulados de cinco o más ejes** y a los **trenes de carretera** formados por un vehículo de motor de tres ejes con remolque de dos o tres ejes, incluyendo configuraciones especiales como las de transporte de madera en rollo o ciertos tráficó agróindustriales.

La **implantación será gradual** para facilitar la adaptación de flotas, la actualización de fichas técnicas y las inversiones en frenos, sistemas de control de peso y adecuación de infraestructuras —viales de acceso, puentes o áreas de estacionamiento—. El calendario prevé:

Fecha	Hito principal
23 de julio de 2025	Publicación en el <i>Boletín Oficial del Estado</i> de la Orden PJC/780/2025, que modifica el Reglamento General de Vehículos e introduce el aumento de la masa máxima autorizada a 44 toneladas.
23 de octubre de 2025	Entrada en vigor general: los vehículos articulados de cinco o más ejes y los trenes de carretera (3+2 o 3+3 ejes) que cumplan los requisitos técnicos podrán operar legalmente con una MMA de hasta 44 toneladas.
23 de enero de 2026	Entrada en vigor para vehículos cisterna: plazo adicional de adaptación para que los conjuntos cisterna puedan cumplir con los requisitos de la nueva normativa y circular a 44 toneladas.
A partir de 2026	Consolidación progresiva: extensión paulatina del uso de las 44 toneladas conforme las flotas adapten sus fichas técnicas en las inspecciones ITV o realicen las reformas necesarias.

Ahora bien, la sola vigencia de la norma no garantiza su aplicación automática. Solo podrán **beneficiarse** de la **nueva MMA** aquellos **conjuntos** que **cumplan requisitos técnicos** estrictos, como la **disposición** y el **número de ejes**, la **masa técnicamente admisible** y la **capacidad de frenado**. Los vehículos que ya dispongan de una capacidad técnica igual o superior a 44 toneladas podrán anotar la nueva cifra en su ficha técnica en la próxima inspección ITV; el resto deberá acometer las reformas necesarias.

La elevación de la Masa Máxima Autorizada (MMA) a 44 toneladas representa un **cambio** de **gran calado** para la **logística española**. Sus repercusiones se harán sentir en la estructura de costes de las empresas de transporte, en la organización de las cadenas puerto-hinterland y en el equilibrio competitivo entre los distintos modos de transporte.

En el **plano general**, se argumenta que la posibilidad de transportar hasta cuatro toneladas más por viaje podría **aumentar** la **productividad** de los **vehículos**, al reducir

el número de desplazamientos necesarios para mover el mismo volumen de mercancía. Ello, según estas valoraciones, podría traducirse en un **menor consumo de combustible**, una **reducción** de los **costes** de personal y de los **tiempos de tránsito**, así como en una **disminución** de las **emisiones** por tonelada-kilómetro. En esta línea, estimaciones de AECOC y de la Universidad Politécnica de Cataluña (UPC) apuntan a que la medida podría **evitar más de 2 millones de operaciones de transporte al año** y reducir alrededor de **129.000 toneladas de CO₂**, especialmente en sectores de alta intensidad de carga como la construcción, la madera o los minerales, donde se prevé un impacto directo en torno al 12% de los kilómetros recorridos.

Sin embargo, también se advierte que estos **efectos no** serían **uniformes**: mientras que las **empresas con flotas más modernas** podrían **adaptarse** con relativa **rapidez**, parte de las pymes y de los transportistas autónomos tendría que acometer inversiones en vehículos o reformas para cumplir los nuevos requisitos técnicos. En el mismo sentido, la CETM (Confederación Española de Transporte de Mercancías) estima que los **costes operativos** por viaje podrían **incrementarse** entre un 14% y un 18%, debido a factores como mayor desgaste de neumáticos, frenos y suspensiones, aumento del consumo de combustible y mayores tiempos de carga y descarga, sin que exista garantía de que estos sobrecostes se reflejen en el precio del porte. Otras asociaciones, como Tradisna, han expresado su **preocupación** por la **ausencia** de **mecanismos obligatorios** de **compensación económica**, lo que, a su juicio, penaliza a los transportistas más pequeños.

Asimismo, distintos análisis apuntan a que el incremento del peso autorizado podría conllevar un **mayor desgaste** en **firμες, puentes y accesos**, lo que podría requerir reforzar las labores de mantenimiento e incluso acometer **inversiones adicionales** en determinadas infraestructuras viarias.

En el **ámbito portuario**, se prevé que la nueva normativa ofrezca **oportunidades** para **mejorar** la **eficiencia** de la cadena **marítimo-terrestre**, ya que un menor número de camiones para mover el mismo tonelaje podría favorecer una menor congestión en accesos y muelles y una mejor rotación de contenedores y graneles. No obstante, también se plantean **retos de adaptación**, entre ellos la necesidad de garantizar que viales, puentes internos y patios de espera puedan **soportar con seguridad** las **nuevas masas**, así como de asegurar que los posibles beneficios para el transporte por carretera no deriven en una pérdida de cuota para el ferrocarril.

En esta línea, algunas voces del sector portuario han manifestado su preocupación —recogida por El Mercantil el 31 de julio de 2025— por un **posible riesgo** de **competencia desleal** en la **intermodalidad**, si el mayor peso autorizado para los camiones redujera el atractivo del **ferrocarril** en determinados corredores. En este sentido, y en el marco del **debate** sectorial que se está generando, el mismo aparece como el **modo de transporte** potencialmente **más expuesto** a esta nueva situación competitiva. Se apunta que la mayor eficiencia derivada del incremento de peso autorizado en carretera podría acortar el rango de distancias en las que el tren mantiene ventajas económicas, especialmente en tráficos de media distancia.

Al mismo tiempo, diversas fuentes destacan que el ferrocarril conserva **fortalezas estructurales**, como su elevada **capacidad** en **grandes corredores** y su **menor huella de carbono** en **largas distancias**, lo que refuerza su papel en aquellos tráficos que requieren volúmenes masivos y servicios regulares de calidad. En este contexto, se considera que la respuesta del sector ferroviario pasaría por reforzar la fiabilidad, reducir tiempos de tránsito, mejorar terminales y ofrecer tarifas competitivas que integren de forma eficiente la "última milla" por carretera.

Con todo esto, la regulación de las **44 toneladas** se interpreta como un escenario de **oportunidades y desafíos**, cuyo **desarrollo dependerá** de que la **adaptación de flotas e infraestructuras** avance al ritmo previsto y de que los beneficios económicos y ambientales puedan distribuirse de forma equilibrada entre transportistas, cargadores, puertos y operadores ferroviarios, en línea con el objetivo de una logística española más competitiva y sostenible.

Para el **sistema portuario español**, la entrada en vigor de esta normativa subraya la necesidad de una **coordinación** estrecha entre **transportistas, cargadores y administraciones**. Dicha coordinación permitirá anticipar las necesidades de adaptación de accesos e infraestructuras, facilitar la renovación de flotas y **asegurar** que el **transporte** por **carretera** de 44 toneladas **funcione** como **complemento** de la **intermodalidad** y no como sustituto. Asimismo, integrar el seguimiento de esta medida en el Observatorio de la Logística aportaría una herramienta de evaluación en tiempo real, útil para analizar tanto el grado de implantación de la normativa como su impacto en la cuota modal entre carretera y ferrocarril.