



*El BOE ha publicado este miércoles el incremento de la MMA de los camiones hasta las 44 toneladas*

## La carretera acoge las 44 tons con “matices” por los sobrecostes que generará

Fenadismer duda sobre el impacto del nuevo marco, mientras ASTIC y Asetrabi ponen el foco en los posibles sobrecostes que generará a las empresas

**POR EL CANAL MARÍTIMO Y LOGÍSTICO** - 23 julio, 2025

El Boletín Oficial del Estado (BOE) [ha publicado este miércoles](#) la orden ministerial que modifica varios anexos del Reglamento General de Vehículos. Una de las principales novedades de esta orden es el aumento de la masa máxima autorizada de 40 a 44 toneladas para determinados vehículos dedicados al transporte por carretera.

“Dado que el aumento de la masa máxima administrativa en aquellos vehículos cuya masa máxima técnica autorizada ya alcanza las 44 toneladas no supone ningún aspecto de seguridad, estos vehículos podrán circular con las nuevas masas máximas autorizadas sin necesidad de su anotación en tarjeta ITV, en tanto se produce el paso del vehículo por ITV para la siguiente inspección periódica prevista”, recoge el BOE.

Por su parte, el Ministerio del Interior apunta que [el nuevo marco](#) también refleja la posibilidad de incrementar en dos toneladas “como máximo” para el supuesto de que se trate de operaciones de transporte intermodal. Además, también se simplifica el uso y autorización de diversos tipos de conjuntos, como los Euro modulares, “aliviando con ello las cargas burocráticas que afrontan las empresas del sector”, subraya el Ministerio.

## Fenadismer advierte del impacto “limitado” del aumento del tonelaje

La Federación Nacional de Asociaciones de Transportes de España (Fenadismer), ha señalado en un comunicado que el aumento del tonelaje a 44 toneladas va a tener un “impacto limitado” en España.

En este contexto, la federación apunta, a tener de diferentes informes realizados sobre la materia, que la medida “afectará a aproximadamente un máximo del 12% del total de kilómetros recorridos en el conjunto del transporte de mercancías por carretera en España”.

Asimismo, subraya que supondrá una “reducción estimada” del consumo diésel en torno al 8%, coincidiendo con una fase expansiva de la economía española, lo que será previsiblemente absorbido de forma ordenada en el mercado del transporte por carretera en nuestro país, como así ha ocurrido en los países de nuestro entorno donde dicha medida está implantada”.

## Para Asetrabi es una noticia “positiva” pero con “matices”

Para la Asociación Empresarial de Transportes de Bizkaia, Asetrabi, se trata de una noticia “positiva, pero con matices”, según ha explicado su presidente, Sonia García, a El Canal Marítimo y Logístico. “No por esperada va a dejar de tener una cara que podría volverse negativa. Este tema fue uno de los tratados en la tercera entrega de su foro de comunicación celebrado los dos últimos años”, apunta García.

En palabras de la presidenta de Asetrabi, con la implantación de la nueva normativa “las empresas deberemos incurrir en nuevas inversiones y adaptaciones de los vehículos” con la problemática de quien se hará cargo de los sobrecostos. “Una posible solución podría ser la concesión de algún tipo de ayuda o subvención por parte de las autoridades. Aunque el sector no puede vivir de ayudas y debe valerse por sí mismo, cualquier movimiento en este sentido siempre será bienvenido”, añade García.



*Sonia García Díaz, presidenta de Asetrabi*

En esta línea, García reflexiona sobre si el sector del transporte por carretera “será capaz” de repercutir los costes con un incremento de tarifas y si no sucederá lo contrario, “que el cargador pague lo mismo por viaje, es decir, que pague menos por tonelada transportada”.

En lo referido a la problemática de la seguridad, mencionada por algunas de las empresas y conductores, la presidenta de Asetrabi “se muestra poco preocupada, puesto que antes de que se generalizase el control de cargas, los camiones transportaban lo que se les pedía sin mayores problemas. Otro tema distinto es la afectación al desgaste y desperfectos que ello suponía en los vehículos, pero, el ‘verdadero caballo de batalla’ es el económico”, advierte la representante de Asetrabi.

## AECOC celebra la aprobación de una de sus demandas “históricas”

Por su parte, la Asociación de Empresas de Fabricantes y Distribuidores (AECOC), ha celebrado la “aprobación definitiva” de una norma que responde a una de nuestras “demandas históricas”.

En este sentido, explica a la asociación ya propuso por primera vez en el 2001 la implantación de los conjuntos euro modulares de 25,25 metros y la ampliación de la Masa Máxima Autorizada (MMA) a 44 toneladas, “con el objetivo de impulsar la eficiencia y la sostenibilidad del transporte de mercancías, así como de reforzar la competitividad de las empresas”.

“El respaldo de esta medida por parte del Ministerio y la estrecha colaboración con AECOC durante las negociaciones han sido claves para sacar adelante una reforma largamente esperada. Gracias a este diálogo constructivo y continuo, España se suma a otros 12 estados de la Unión Europea que ya aplican esta normativa”, añade AECOC.

La asociación hace referencia a un estudio elaborado por la propia AECOC en colaboración con el Departament d'Infraestructura del Transport i del Territori de la Universitat Politècnica de Catalunya, señalando que el uso de vehículos de 44 toneladas “supondrá un descenso de las emisiones contaminantes asociadas de hasta 129.340 toneladas de CO<sub>2</sub> anuales y reducirá más de 2 millones de operaciones de transporte”.

“La nueva normativa permitirá además simplificar los conjuntos euro modulares, ampliar a 4,5 metros la altura máxima permitida en determinados transportes y extender los ámbitos en los que podrán circular los vehículos con 44 toneladas de MMA. Esta medida no solo ayudará a incrementar la productividad de las empresas, sino también a mitigar problemas clave como la falta de conductores o la descarbonización del transporte”, concluye AECOC.

## ASTIC valora positivamente el nuevo marco

La Asociación del Transporte Internacional por Carretera (ASTIC) ha valorado “positivamente” la oficialización de los cambios en el Reglamento General de Vehículos “que se habían acordado hace más de dos años con los representantes del sector y que han sido publicados hoy en el Boletín Oficial del Estado (BOE)”.

Respecto al aumento a las 44 toneladas, ASTIC ha afirmado que tendrá un “impacto directo” en los costes operativos “de nuestras empresas y requerirá una adecuada revisión de las relaciones contractuales en toda la cadena de transporte”. De hecho, la asociación ha aprovechado la ocasión para instar a Hacienda a actualizar el límite del gasóleo profesional “ante el nuevo escenario normativo”.

Por último, la asociación ha celebrado la autorización “sin trabas” para los duo-trailers “en forma jurídicamente adecuada y pedimos avanzar en la armonización europea de pesos y dimensiones y, por otro lado, que se eleve el límite de 50.000 litros anuales por vehículo para el gasóleo profesional”.