

Un estudio del Think Tank Movilidad cuestiona la eficacia de la implantación de las 44 toneladas

Según el estudio "Impacto y repercusión del incremento del peso máximo de los vehículos pesados a 44 toneladas en España", esta medida no puede aplicarse al transporte internacional en la UE, producirá desgaste en las infraestructuras y debilitará la situación económica de los transportistas. En el momento actual, se hace más necesaria que nunca una homologación de pesos y medidas a nivel europeo

El Think Tank Movilidad de la Fundación Corell ha publicado el estudio "Impacto y repercusión del incremento del peso máximo de los vehículos pesados a 44 toneladas en España", en el que se evalúa la implicación que este incremento puede tener en el mercado, la infraestructura, el medio ambiente, la economía y la sociedad.

En Europa, la carga máxima para vehículos de cinco ejes es de 40 toneladas y solo se permite aumentar a 44 toneladas en operaciones de transporte combinado, mientras que los países europeos contemplan diferentes limitaciones para su tráfico nacional. Con la normativa actual, no es posible atravesar fronteras con 44 toneladas, aunque en los propios países esté permitido, por lo que se hace necesaria una normativa europea común sobre pesos y medidas. Esta necesidad de unificación legislativa es especialmente relevante en el momento actual de crisis sanitaria, para evitar barreras por cuestiones técnicas entre países, ya se trate de 44 toneladas, duotrailer o megatrailer.

Para valorar el impacto del incremento de las 44 toneladas en España, el trabajo realiza una estimación de número de vehículos pesados que podrían circular con este peso, suponiendo, como máximo, un 24,14% de las toneladas totales transportadas y un 16,5% de las toneladas-kilómetro totales realizadas actualmente. Además, se captaría un 2% de las toneladas-kilómetro del ferrocarril, que sólo representa el 0,5% del total de operaciones que se trasladarán desde la propia carretera.

En cuanto a las infraestructuras, sería necesario un cambio en la geometría de las vías, diseño de túneles y aparcamientos, pero sin cambios en estructuras ni barreras de seguridad. El impacto más importante será en el desgaste de los firmes, que sería desde un 35% a un 50% superior al de los vehículos de 40 toneladas.

Por otro lado, el aumento a 44 toneladas supone una serie de impactos económicos y sociales, como un aumento de productividad de un 0,0025 €/t-km, que beneficiará directamente a los cargadores, a costa de un aumento de los costes por vehículo, de alrededor de 0,035 €/km, que repercute negativamente en los transportistas.

En cuanto al factor medioambiental, tendrá un saldo positivo, ya que el nuevo escenario supondrá una modificación de los costes externos producidos por las emisiones de efecto invernadero, debido al menor consumo de combustible por tonelada kilómetro desplazada.

Por último, el incremento de MMA tendrá impactos en la Administración Pública, al ser la encargada del mantenimiento de las carreteras. La variación de costes dependerá del tipo de firme y de la configuración del vehículo, esperándose aumentos en los costes de mantenimiento entre los 75€/km y los 2.150 €/km.

En conclusión, el estudio llevado a cabo por el Think Tank de la Fundación Corell establece un balance negativo para la implantación de las 44 toneladas, ya que los beneficios no compensan la problemática que plantea:

Su eficacia se encuentra limitada por la imposibilidad de aplicarla al transporte internacional dentro de la UE y sería necesaria una normativa europea común.

La atracción de mercancías provenientes del ferrocarril tendrá un impacto pequeño.

El impacto sobre el conjunto del transporte de mercancías afectará como máximo al 24,14% de las toneladas totales transportadas.

El aumento de la carga útil provoca el incumplimiento de la normativa de carga por eje, para algunas de las configuraciones estudiadas.

El desgaste de los firmes aumentará entre un 35% y un 50% con el aumento de toneladas, con los costes públicos que conlleva.

La productividad por tonelada kilómetro mejorará, pero, debido al probable mantenimiento de tarifas por camión, generará ganancias para los cargadores, a costa de pérdidas para los transportistas.

El aumento de emisiones de NOx, PM y CO2 por vehículo se compensará con la reducción del número de recorridos, con una disminución global en las emisiones. Sin embargo, este factor positivo se vería reducido si la demanda inducida es grande.

La presentación oficial del estudio se llevará a cabo una vez superada la crisis sanitaria provocada por el Covid-19, sin fecha determinada.

Datos de contacto:

Noelia Perlacia
915191005

Nota de prensa publicada en: [Madrid](#)

Categorías: [Nacional Finanzas Sociedad Emprendedores Logística Consumo Industria Automotriz](#)

NotasdePrensa

<https://www.notasdeprensa.es>