

Nota de prensa

Repercusiones del Aumento de la Masa Máxima en los Vehículos Pesados a 44 Tonelada

El Estudio Técnico de la Escuela de Ingeniería de Guipúzcoa analiza las posibles repercusiones de esta medida en cuatro ámbitos: repercusiones económicas, sobre el deterioro de las infraestructuras, en la seguridad vial y sobre el medio ambiente.

Madrid, 26 de junio de 2020

Las Profesoras de la Escuela de Ingeniería de Guipúzcoa de la Universidad del País Vasco, Dra. Sara Cabezudo y Dra. Miriam Peñalba han presentado este viernes 26 de Junio ante los medios de comunicación, de forma telemática, los **resultados del Estudio técnico sobre las repercusiones del aumento de la Masa Máxima Autorizada en los vehículos pesados a 44 toneladas.**

En el acto han estado acompañadas por los máximos representantes de las Fundaciones que han promovido el Estudio, en concreto, **Fundación Pepe Iglesias, Fundación Guitrans, Fundación Quijote para el Transporte y Fundación Ricardo Díaz.** El estudio trata una cuestión **de enorme actualidad** al incluirse como **una de las medidas planteadas por el Gobierno en el reciente Plan de Impulso al Sector de la Automoción** y que ha contado con **el rechazo casi unánime del sector del transporte por carretera.**

El **objetivo del Estudio técnico** ha sido **analizar las repercusiones que tendría un cambio en la normativa estatal que permitiese aumentar la carga máxima transportada en 4 toneladas adicionales** en los vehículos pesados, esto es aproximadamente un 15%

más de capacidad de carga. Se han analizado las **afecciones a los costes** que conllevaría la medida para el sector así como su influencia en el impacto **sobre los firmes, la siniestralidad en la carretera y sobre las variables medioambientales.**

Julio Villaescusa, presidente de la Fundación Quijote para el Transporte, ha destacado durante el acto de presentación "que **en España ya hubo una experiencia en la aplicación de las 44 toneladas,** en concreto en el proyecto piloto que estuvo vigente en Cataluña durante casi 2 años, y el resultado fue muy negativo desde el punto de vista económico, ya que los únicos beneficiados de dicha medida fueron las empresas cargadoras, **sin que los transportistas obtuviera ninguna mejora por el hipotético beneficio**". Además, el también **Presidente de FENADISMER** ha recordado que "los pocos países que lo han implantado en Europa, en concreto sólo una tercera parte, lo hicieron en un momento de expansión de la actividad económica, por lo que en las actuales circunstancias económica en que se encuentra nuestro país, ni siquiera es planteable iniciar el debate sobre la conveniencia o no de introducir las 44 toneladas en la flota de camiones española"

Las Profesoras universitarias, Dra. Sara Cabezudo y Dra. Miriam Peñalba han expuesto las conclusiones del Estudio que han llevado a cabo analizando las repercusiones que tendría el cambio normativo que elevase la MMA a 44 toneladas. Tomando como referencia los datos de la última Encuesta Permanente sobre Transporte por Carretera que anualmente realiza el Ministerio de Transportes sobre la actividad del sector, y suponiendo que se mantuviera el nivel de demanda actual, esto significaría que **se podrían necesitar un 13,7% menos de viajes y de flota.**

A partir de estos datos, han detallado las posibles repercusiones económicas de dicha medida. Para ello, se han analizado dos escenarios. En el óptimo, las empresas de transporte aumentarían su negocio consiguiendo operaciones a carga completa. En el segundo, se mantendría un mercado como el actual por lo que algunas operaciones dejarían de ser necesarias. En general, las empresas más grandes podrían adaptarse a la nueva situación disminuyendo su flota pero las pequeñas tendrían que mantenerla con el consiguiente aumento de

costes por tonelada transportada. Además, el cambio en la MMA máxima **podría provocar un reparto desequilibrado de beneficios entre cargadores y transportistas**. Por ello, para no generar una pérdida de empleo ligada al aumento de la capacidad de carga de los vehículos un eventual cambio de normativa en este sentido **debería hacerse en un momento con expectativas de crecimiento económico estable**. Esta circunstancia se tuvo en cuenta en la implantación de esta medida en Francia que se retrasó hasta el año 2013 cuando el estudio acerca de sus repercusiones databa de 2009.

En cuanto al **impacto sobre las carreteras**, los estudios concluyen que al aumentar la MMA en los vehículos articulados actuales **se aumenta la agresividad y por lo tanto el deterioro del firme** (entre un 42 y un 59% superior dependiendo del firme), que se puede ver agravada cuando se trata de operaciones de recogida y distribución parciales, en las que se suelen sobrecargar algunos ejes en determinados tramos. Ello exige un mayor coste de conservación de las infraestructuras que habrá que determinar quien asume dicho coste.

En cuanto al **impacto sobre el medioambiente**, si bien es cierto que la introducción de esta medida al reducir el número de viajes consigue **una disminución global de las emisiones** en torno al 3,7%, sin embargo, **podría desincentivar la renovación de la flota hacia vehículos propulsados con combustibles alternativos**, que conlleva una disminución en emisiones de CO₂ un 10% menor, así como el desvío de mercancías hacia otros medios.

Por último en cuanto a su **repercusión en la seguridad vial**, existen diversos estudios sobre una posible implantación de la medida en España que llegan a conclusiones contradictorias, señalando algunos una disminución en el hipotético número de fallecidos mientras que otros prevén su aumento. En los países que ya han implantado esta medida, no se han realizado estudios específicos sobre la repercusión de las 44 toneladas en el número de accidentes, pero las estadísticas de fallecidos publicadas **sugieren que la medida no ha contribuido a hacer más segura la circulación por carretera**.

Puede consultarse el contenido íntegro del Estudio Técnico en el siguiente enlace: <https://www.guitrans.eus/documentos/UPV-EHU-44T.pdf>