

Europa no se pone de acuerdo para permitir las 44 toneladas y los megatrailer en transporte internacional

En la actualidad al menos doce países de la **Unión Europea**, Francia, Italia y Portugal entre ellos, permiten las 44 toneladas en los tráficos de mercancías que se realizan dentro de sus respectivos territorios, aunque la falta de acuerdo en el seno del **Consejo Europeo de Transportes** impide por el momento la aprobación de las 44 toneladas y el uso de megatrailer en los transportes transfronterizos.

Uno de los objetivos de la reelegida presidenta de la Comisión Europea, **Úrsula von der Leyen**, y del nuevo Comisario de Transportes, el griego **Apostolos Tzitsikostas**, será promover un acuerdo que permita que los camiones que realizan transporte internacional en la UE puedan hacerlo con un peso total de 44 toneladas, acuerdo que aplaudirían organizaciones como IRU y UETR.

Para **Ramón Valdivia**, vicepresidente ejecutivo de Astic, “siempre que la seguridad vial no se vea comprometida la armonización a nivel europeo es deseable, sobre todo en el caso de los megatrailer y los duotrailer que son conjuntos más eficientes en distancias largas”.

En España responsables del Ministerio de Transportes y Movilidad Sostenible ya [han anunciado que las 44 toneladas en transporte nacional podrían aprobarse antes de que finalice este año](#), mientras que por su parte los transportistas pretenden que el incremento de tonelaje en tráficos internos coincida con el incremento de tonelaje en tráficos internacionales con el fin de que no se produzcan distorsiones.

Esta coincidencia parece poco factible puesto que en Europa todavía quedan muchas cosas que negociar con respecto a las 44 toneladas y porque a pesar de que pudiera existir un acuerdo rápido al respecto la transposición de la normativa europea a la española todavía debería seguir un largo trámite parlamentario.

Qué está pasando

En el marco de la **Estrategia Europea de Movilidad Sostenible** los planes de la **Comisión Europea** pasan por conseguir que los operadores de transporte apuesten por los camiones cero emisiones, para lo cual se permitiría sin fecha de caducidad un tonelaje máximo de 44 toneladas para este tipo de vehículos (el actual es de 42 toneladas), mientras que los camiones convencionales (diésel y gas natural) tendrían hasta finales de 2034 para poder operar con este tonelaje en transporte internacional.

La falta de consenso en el **Consejo Europeo de Transportes** viene impuesta por los países que soportan en sus carreteras una mayor densidad de camiones pesados, la mayor parte de ellos en

tránsito, que por razones de seguridad vial y de impacto negativo sobre sus infraestructuras son contrarios al incremento de los tonelajes máximos y a la modificación de la actual **Directiva de Pesos y Dimensiones**.

Con el problema de la falta de conductores y la necesaria reducción de emisiones como telón de fondo, el **Parlamento Europeo** ya se mostró favorable a la adopción de las 44 toneladas para los trailer y trenes de carretera que operan en transporte internacional, un acuerdo votado por la mayoría de eurodiputados y que se extiende también a la posibilidad del uso transfronterizo de los megatrailer de 25,25 metros y 60 toneladas. Actualmente, a nivel de transporte nacional de mercancías por carretera los conjuntos articulados permitidos por la normativa española son: [Tráiler y Tren de Carretera para pesos máximos de 40 toneladas y Mega-Tráiler y Dúo-Tráiler para 60 y 72 toneladas](#), respectivamente.

Cuál puede ser la solución

Para solucionar el problema del impacto negativo sobre las carreteras parece imponerse la tesis de que los conjuntos articulados que carguen con 44 toneladas estén obligados a incorporar ejes adicionales con el objetivo de reducir su huella/peso por eje sobre el asfalto.

En este sentido los países que favorecen el desacuerdo estiman que no es viable que los ejes motrices de los vehículos de transporte de mercancías soporten cargas superiores a 11,5 toneladas, de ahí que una de las propuestas para encontrar una posibilidad de consenso sea que las 12 toneladas en los ejes motrices tan sólo se permitan en los camiones de propulsión eléctrica.

Por otro lado, desde algunos gobiernos ya se está hablando de la posibilidad de establecer una **Cláusula de Salvaguardia**, una solución un tanto extraordinaria que permitiría que los Estados puedan votar a favor de las 44 toneladas en transporte internacional y al mismo tiempo no permitir las en sus respectivos territorios.

Finalmente, otra de las ideas que se han planteado es que el incremento de tonelaje tan sólo sea admitido en aquellos camiones que circulen por las carreteras que forman parte de la Red Europea RTE-T, una posibilidad que tampoco gusta demasiado a los países que soportan una mayor densidad de tráfico pesado.

Qué dicen los transportistas

Para el presidente de Fenadismer y de la UETR, **Julio Villaescusa**, “si Europa quiere promover la renovación de flota y la utilización de vehículos pesados cero emisiones tiene que aplicar incentivos, como puede ser ampliar la MMA a 44 toneladas para permitir una mayor carga útil, además de favorecer mayores tonelajes (hasta 48 tons) en las operaciones intermodales”.

Por su parte, el presidente de Astic, **Marcos Basante**, considera muy necesaria una armonización de pesos y dimensiones en la Unión Europea, con el fin de que los países que permiten las 44 toneladas y los megatrailer en transporte interior, como es el caso de Francia, no puedan prohibirlo cuando se trata de transporte internacional.