

Monográficos del Transporte

transporte *profesional*

Separata Especial nº 475 - Noviembre 2025

Llegan las 44 toneladas



Modificación de masas y dimensiones

Entrada en vigor:

44 Tn el 23 de octubre de 2025 -incluidos contenedores cisternas y silos-

44 Tn en **cisternas** el 23 de enero de 2026

The IVECO logo is displayed in a bold, white, sans-serif font at the top right of the advertisement. The background of the entire advertisement is a photograph of a man with curly hair and a beard, smiling and looking at his smartphone. He is standing next to a white IVECO truck, the front of which is visible in the upper half of the image. The truck's windshield and wipers are clearly visible. The overall tone is professional and positive, emphasizing the benefits of the IVECO Drivers Fidelity Club.A large, metallic-looking IVECO logo is mounted on the side of the white truck. The logo is framed by a thin white rectangular border. The truck's body is white, and the logo is a dark, metallic grey color.

Suma premios sumándote al club.

¡El mejor club para conductores está en IVECO! Conecta tu IVECO S-Way y tu tarjeta de conductor con la app EasyWay y empieza a sumar puntos por tu conducción eficiente. Canjéalos por fantásticos premios de un extenso catálogo y disfruta de todas las ventajas de formar parte del IVECO Drivers Fidelity Club. ¡Más de 1.000 conductores ya se han unido! Y tú ¿a qué esperas?

IVECO
Easy Way

Descarga tu
App Easy Way en:



DISPONIBLE EN
Google Play



Disponible en
App Store

IVECO
DRIVERS
FIDELITY
CLUB





Carmelo González
Presidente de CETM

Queridos compañeros del transporte:

Presento esta separata especial de nuestra revista Transporte Profesional con una mezcla de realismo y cautela. El 23 de octubre de 2025, la Orden PJC/780/2025 ha hecho efectiva la ampliación de la Masa Máxima Autorizada (MMA) hasta las 44 toneladas para conjuntos articulados de cinco ejes o más. Lo primero que quiero decir, es que no se trata de una medida que aceptemos sin reservas: la Confederación Española de Transporte de Mercancías (CETM) lleva años advirtiendo de los riesgos que conlleva esta disposición, y ahora, con su entrada en vigor, mantenemos intacta nuestra preocupación sobre esta medida que genera tanto expectativas de eficiencia como dudas sobre costes, seguridad e infraestructuras.

Desde la CETM siempre hemos defendido la modernización responsable del sector, pero nunca a cualquier precio. La ampliación de las MMA hasta las 44 toneladas, así como la implementación de los duotrailers, y la altura de las unidades para casos concretos, puede ayudar a resolver algunos problemas estructurales del transporte de mercancías por carretera como la falta de conductores ya que permite transportar más mercancía con menos camiones, y hará más sostenible nuestra actividad en términos de emisiones por tonelada transportada, pero, a cambio, incrementa significativamente los costes operativos de nuestras empresas: mayor consumo de combustible; desgaste prematuro de neumáticos, frenos, suspensiones y motores; más tiempo para realizar las operaciones de carga y descarga; actualización de la documentación técnica de los vehículos; formación específica para los conductores, etc.

Además, hay cuestiones de seguridad que no se pueden pasar por alto: mayor distancia de frenado, más dificultades a la hora de traccionar, menos estabilidad, etc., sin olvidarnos, de que también se producirá un mayor deterioro de las infraestructuras por tener

que soportar más peso adicional y, por lo tanto, su entrada en vigor debe ir acompañada de un mantenimiento más continuo y riguroso, especialmente si tenemos en cuenta que la mayor parte de estas infraestructuras ya no están en el estado en el que deberían. Dicho esto, es evidente que las 44 toneladas son un desafío y, en mi opinión, solo con unidad, vigilancia y negociación evitaremos que se conviertan en una trampa para los transportistas que, además, no van a contar con la cláusula de revisión automática obligatoria en los contratos que, a última hora, se eliminó -para nuestra sorpresa y decepción- de la Orden Ministerial, ni disponen aún de la referencia del Observatorio de Costes ya que el Ministerio de Transportes y Movilidad Sostenible todavía no lo ha actualizado. Quiero que tengáis claro que desde la CETM seguiremos trabajando incansablemente para acompañaros en cada paso de este proceso tan importante sobre el que quiero hacer un llamamiento claro y directo a todos los integrantes de la cadena de suministro:

- **A los transportistas:** mantened la calma, pero sed proactivos. Revisad las fichas técnicas de vuestros vehículos con las instrucciones que os hemos facilitado, comunicad con vuestros proveedores cuando tengáis dudas, formad a vuestros conductores y compartid con vuestros cargadores el incremento de costes que la medida supone, de modo que ello sirva para revisar las condiciones de contratación..

- **A los cargadores:** reconoced los incrementos de costes que va a suponer esta adaptación normativa, colaborad con los transportistas en la asunción de esos incrementos, porque vuestro beneficio vendrá de la mayor productividad de cada operación de transporte.

- **A las administraciones:** acompañad esta norma con instrumentos de apoyo, mejora de las carreteras y del mantenimiento de las mismas y vigilancia de que la negociación contractual entre cargadores y transportistas se realice en condiciones de equidad.

- **A todos juntos:** debemos hacer que esta ampliación de las masas máximas autorizadas no sea solo un cambio normativo, sino un impulso real a la modernización, la sostenibilidad y la competitividad tanto del transporte de mercancías por carretera como del conjunto de toda la economía en España.

En definitiva, el paso de las 40 a las 44 toneladas no va a ser solo una cuestión técnica, sino un reto de colaboración, equilibrio de intereses y visión de futuro. Estoy convencido de que este debate seguirá abierto en los próximos meses, pero creo que con esta separata damos un paso importante para entender mejor el camino que tenemos por delante que no es otro que el de defender nuestras empresas y nuestro trabajo.

Las 44 toneladas son una realidad

El pasado 23 de octubre entró en vigor de la ampliación de la Masa Máxima Autorizada (MMA) de los camiones de mercancías hasta las 44 toneladas. Fue en el mes de julio cuando se modificaron los anexos II, IX y X del Reglamento General de Vehículos con la publicación en el BOE de la Orden PJC/780/2025.

Desde entonces han surgido muchos interrogantes que, en estas páginas, de acuerdo a un documento elaborado por la **Confederación Española de Transporte de Mercancías (CETM)**, intentamos resolver para que las empresas de transporte puedan afrontar este cambio con garantías.

¿Cómo sé si mi vehículo está preparado?

En primer lugar, hay que tener en cuenta que la fecha de entrada en vigor de las 44 toneladas **depende de la clasificación del vehículo que vayamos a utilizar:**

- **Cisternas:** a partir del 23 de enero de 2026.
- **Resto de vehículos:** a partir del 23 de octubre de 2025.

¿Dónde puedo ver la clasificación del vehículo?

Para asegurarme de que **mi semirremolque es una cisterna**, hay que mirar al principio de la ficha técnica que es donde viene la clasificación por uso del mismo, que es un número de cuatro cifras: las dos primeras se corresponden al tipo de vehículo (43 = semirremolque) y las dos siguientes, que son en las que hay que fijarse, a la utilización (**solo si aparecen los números 27, 28, 29, 30 ó 31 será una cisterna**). En conclusión, el resto de numeraciones podrán circular con 44 toneladas desde el jueves 23 de octubre y aquí se incluyen los **silos y portacontenedores (incluso aunque vayan transportando un contenedor cisterna)**, tal y como ha confirmado la **Dirección General de Tráfico (DGT)** a la CETM.

Una vez que tenemos claro que por tipología nuestro vehículo puede circular con las 44 toneladas, hay que revisar las tarjetas de inspección técnica y comprobar que se cumplen los requisitos de:

Masa Máxima Técnicamente Admisible del Conjunto (MMTAC)

Si la nueva Masa Máxima Autorizada del Conjunto-MMC (44 toneladas) es **igual o inferior a la MMTAC que se indica en la tarjeta ITV**, los vehículos podrán circular con las nuevas máximas autorizadas. Es decir, no habrá necesidad de modificar la ficha técnica hasta su primer paso por la ITV periódica, en la que el titular del vehículo deberá solicitarlo.

En resumen: **MMC (44 toneladas) ≤ MMTAC Puede circular. Solicitar modificación de la ficha técnica en la primera ITV periódica y nuevo permiso de circulación si fuera necesario.**

$MMC \leq MMTAC \rightarrow$ PUEDE CIRCULAR



Habrà que solicitar la modificación de la ficha técnica **en la primera ITV periódica** y nuevo permiso de circulación si fuera necesario.



Sin embargo, puede ocurrir que las 44 toneladas sean mayores a la MMTAC que se indica en la tarjeta ITV de mi vehículo. En estos casos, para que el vehículo pueda transportar las 44 toneladas se deberá contactar con el fabricante (o, si este ha desaparecido, con el servicio técnico que participó en su homologación) para que confirme si se pueden llevar o no. En caso afirmativo, habrá que acudir a la ITV para modificar la ficha técnica. Si no es así, para poder transportar 44 toneladas habrá que realizar una REFORMA del vehículo.

En resumen:

- **MMC (44 toneladas) > MMTAC.** Será necesario un informe por parte del fabricante o servicio técnico y paso por la ITV.
- Si no es el caso anterior, habrá que **realizar la REFORMA del vehículo.**

¿Qué casillas tengo que revisar en la tarjeta ITV?

En el caso de los vehículos a motor:

- **Casilla F.3:** correspondiente a la MMTAC del conjunto, debe aparecer 44.000 kg o más si quieres llegar al máximo de las 44 toneladas.

- **Casilla F1.1:** correspondiente a la MMTAC del 2º eje. **Es conveniente que apareciera 12 toneladas.**

Si la cifra que me encuentro es inferior a 12 toneladas ¿podría esa cabeza tractora poder llevar 44 toneladas?
La DGT nos ha aclarado que el reglamento **sólo obliga a que el eje motor sea capaz de soportar como mínimo el 25% de la MMC** (tara tractora + tara semirremolque + carga = 44 toneladas), es decir deberá soportar como mínimo **11 toneladas**.

El problema en la práctica es que el eje motor es el que más carga se lleva de las toneladas adicionales, por lo que **será prácticamente imposible alcanzar las 44 toneladas sin superar las 11 toneladas o incluso las 11,5 toneladas en el eje motor**.

En el caso de los semirremolques:

- **Casilla F1.1:** correspondiente a la MMTAC de cada uno de los ejes de la unidad. **Es conveniente que aparezcan 9.000 kg. Con cualquier cantidad por debajo, aunque se puedan superar las 40 toneladas, nunca se podrán alcanzar las 44 toneladas de conjunto.**

Transporte intermodal

En este caso se permite incrementar hasta 2 toneladas adicionales.

Vehículos de combustible alternativo o emisión cero

Se podrá incrementar hasta 1 tonelada extra en los vehículos de combustible alternativo y 2 toneladas extra, en el caso de los vehículos de emisión cero. Para servicios urbanos, se podrá superar en 1 tonelada adicional siempre que no se rebasen las masas máximas técnicas del vehículo o por eje.

¿Qué ocurre con el margen de tolerancia?

En el transporte de mercancías por carretera existe un pequeño margen de tolerancia. Con la ampliación a las 44 toneladas, hay que tener en cuenta que **en ningún caso se puede superar la MMTAC**, ya que el vehículo está operando **superando el límite máximo para el que ha sido homologado**.

Es decir:

- **MMC = MMTAC** → sin margen de tolerancia.
- **MMC < MMTAC** → posible margen, porque el límite legal es menor que el técnico del vehículo.

¿Puedo circular en internacional con 44 toneladas?

Aunque algunos países europeos como Francia o Portugal permiten la circulación de vehículos de 44 toneladas dentro de su propio territorio, **un camión español no puede superar las 40 toneladas al cruzar la frontera**, incluso tras la reciente autorización española de las 44 toneladas.

Esto se debe a que **la normativa de masas y dimensiones no está armonizada a nivel europeo**, por lo que cada Estado miembro mantiene sus propios límites de peso máximos en circulación interior. En consecuencia, los vehículos matriculados en España deberán respetar el límite de 40 toneladas en el transporte internacional.

$MMC \geq MMTAC \rightarrow$ **NO PUEDE CIRCULAR CON 44T**



- Hay que solicitar un certificado al fabricante o servicio técnico y después **pasar la ITV**.



- Si no es el caso anterior, habrá que realizar la **REFORMA** del vehículo.



En conclusión

Para circular con 44 toneladas es imprescindible:

- ✓ Verificar en la ficha técnica del vehículo motor

F.3 $\geq$ 44.000 kg  **CONVENIENTE**
F.1.1 (segundo eje) $\geq$ 12.000 kg 

- ✓ Verificar en la ficha técnica del semirremolque

F.1.1 por eje $\geq$ **CONVENIENTE**
9.000 kg 



Así son los cambios en las masas y dimensiones

Además del incremento del MMA de los camiones en cuatro toneladas, la modificación del anexo IX del Reglamento General de Vehículos, aprobado por el Real Decreto 2822/1998 de 23 de diciembre, también afecta a las dimensiones de los vehículos.

Es por ello que, en las siguientes páginas, describimos con esquemas explicativos cómo queda la normativa que regirá el transporte por carretera en nuestro país, con registros y textos en **ROJO** correspondientes a la legislación española desde la entrada en vigor de la Orden PJC/780/2025. Señalar que todo el transporte interior y de cabotaje se rige por esta normativa.

Por otro lado, los registros en **VERDE** corresponden a la legislación común, es decir, a las normas que deben cumplirse tanto en el transporte interior español, como en el cabotaje en España y en el transporte internacional dentro del territorio de la Unión Europea.

En cualquier caso, los vehículos o combinaciones de vehículos propulsados por combustibles alternativos, así como los vehículos pesados de emisión cero, podrán incrementar su masa máxima autorizada en **hasta una tonelada o hasta dos toneladas**, respectivamente.



PESO POR EJE

EJE SIMPLE

Eje simple
no motor

10 Tn



Eje simple
motor

12 Tn

13 Tn autobús urbano

12,6 Tn autobús interurbano



EJE TÁNDEM

Eje tándem no motor

Distancia entre los centros de los ejes inferior a 1,0 m **11 Tn**

Distancia entre los centros de los ejes entre 1,0 m y 1,3 m **16 Tn**

Distancia entre los centros de los ejes entre 1,3 m e inferior a 1,8 m **18 Tn**

Distancia entre los centros de los ejes igual o superior a 1,8 m y basculantes
de construcción **20 Tn**

Eje tándem motor

Distancia entre los centros de los ejes inferior a 1,0 m **12 Tn**

Distancia entre los centros de los ejes entre 1,0 m y 1,3 m
16 Tn

Distancia entre los centros de los ejes entre 1,3 m y 1,8 m
18/19*+ Tn



+ Excepto los semirremolques con caja basculante reforzada para uso en construcción, obras o minería, cuyo límite será de **20 Tm**.

* Cuando el eje esté equipado con neumáticos dobles, suspensión neumática o con neumáticos dobles y no se supere las 9,5 Tm por eje.

EJES TÁNDEM TRIAXIAL/TRÍDEM

Eje tándem no motor

Distancia entre los centros de los ejes es igual o inferior
a 1,3 m **21 Tn**

Distancia entre los centros de los ejes es superior a 1,3 m e inferior a 1,4 m **27 Tn**



PESO POR VEHÍCULO

RÍGIDOS

Dos ejes **18 Tn**



* Cuando el eje motor esté equipado con neumáticos dobles, suspensión neumática y no se supere las 9,5 Tm por eje.

Tres ejes **25/26 Tn***



42 Tn#



32 Tn#



Transporte de madera en rollo en recorridos pre-determinados entre provincias limítrofes o en distancias no superiores a 150 kilómetros entre el bosque y la industria forestal más próxima.



Cuatro ejes **31/32* Tn+**

* Con dos direcciones, el eje motor esté equipado con neumáticos dobles, suspensión neumática y no se supere las 9,5 Tm por eje.

Sin limitación de MMA por distancia entre ejes (antes limitado a 5 Tn/m entre ejes extremos).

REMOLQUE

18 Tn

24 Tn



CONJUNTO DE VEHÍCULOS

VEHÍCULOS ARTICULADOS⁺

+ Los conjuntos de vehículos podrán aumentar su MMA hasta **2 Tm** en transporte intermodal.

Cuatro ejes

36 Tn



38 Tn*



* Cuando el peso máximo autorizado del eje tándem del semirremolque sea de 20 toneladas y el eje motor esté equipado con neumáticos dobles y suspensión neumática o suspensión reconocida como equivalente.



38 Tn*

* Con caja basculante reforzada para uso en construcción, obras o minería.

VEHÍCULOS ARTICULADOS⁺

Más de cuatro ejes

44 Tn



44 Tn

52 Tn[#] con 5 ejes



57 Tn[#] con más de 5 ejes



[#] Transporte de madera en rollo en recorridos predeterminados entre provincias limítrofes o en distancias no superiores a 150 kilómetros entre el bosque y la industria forestal más próxima.

44 Tn



44 Tn^{*}



^{*} Transporte combinado de contenedores ISO de hasta 45 pies, con cabeza tractora de 2 ejes y semirremolque de 3 ejes.

^{*} Transporte combinado de contenedores ISO de hasta 45 pies, con cabeza tractora de 3 ejes y semirremolque de 2 o más ejes.

^{*} Transporte Intermodal puede ir a 46 Tn independientemente de la configuración de ejes de la tractora.

TRENES DE CARRETERA⁺

⁺ Los conjuntos de vehículos podrán aumentar su MMA hasta 2 Tm en transporte intermodal.

Cuatro ejes 36 Tn



42 Tn[#]



[#] Transporte de madera en rollo en recorridos predeterminados entre provincias limítrofes o en distancias no superiores a 150 kilómetros entre el bosque y la industria forestal más próxima.

Más de cuatro ejes



42 Tn[#] Remolcador de 2 ejes



44 Tn[#] Remolcador de 3 ejes



52 Tn[#] con 5 ejes



57 Tn[#] con más de 5 ejes

[#] Transporte de madera en rollo en recorridos predeterminados entre provincias limítrofes o en distancias no superiores a 150 kilómetros entre el bosque y la industria forestal más próxima.

CONFIGURACIÓN EURO-MODULAR^{*}

^{*} Conjunto de vehículos con más de 6 líneas de ejes o con al menos 3 módulos.



72 Tn

LONGITUDES⁺

⁺ Los vehículos o conjuntos de vehículos que transporten contenedores o cajas móviles de 45 pies en transporte intermodal pueden superar en 15 cm la longitud máxima permitida.

Rígidos

12 m



12 m



12 m



Remolques

12 m



Vehículo articulado



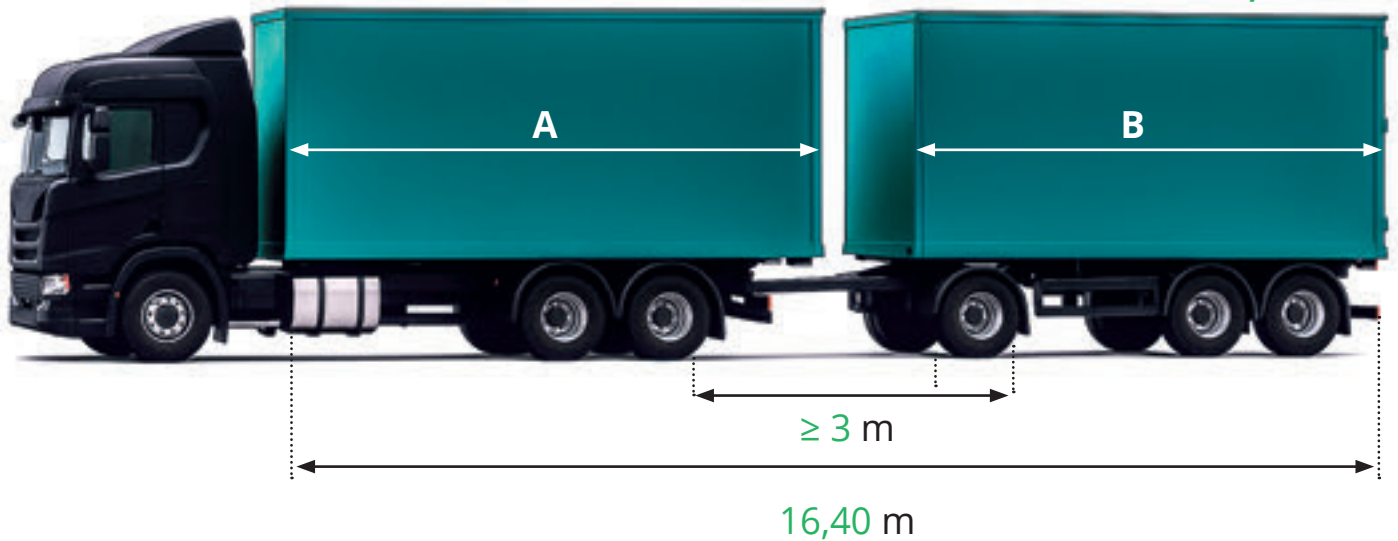
16,50 m*

* Si transportan barras metálicas, vigas, tubos u otros elementos similares, podrán superar la longitud máxima hasta **150 cm**.



LONGITUDES⁺

Trenes de carretera



La distancia máxima entre el inicio de la zona de carga del camión remolcador y el final de la zona de carga del remolque será de 16,40 m. La suma de las longitudes de carga del camión (A) y del remolque (B) no podrá exceder de 15,65 m. Además, la distancia entre el eje posterior del vehículo de motor y el eje delantero del remolque deberá ser, como mínimo de 3,00 m.



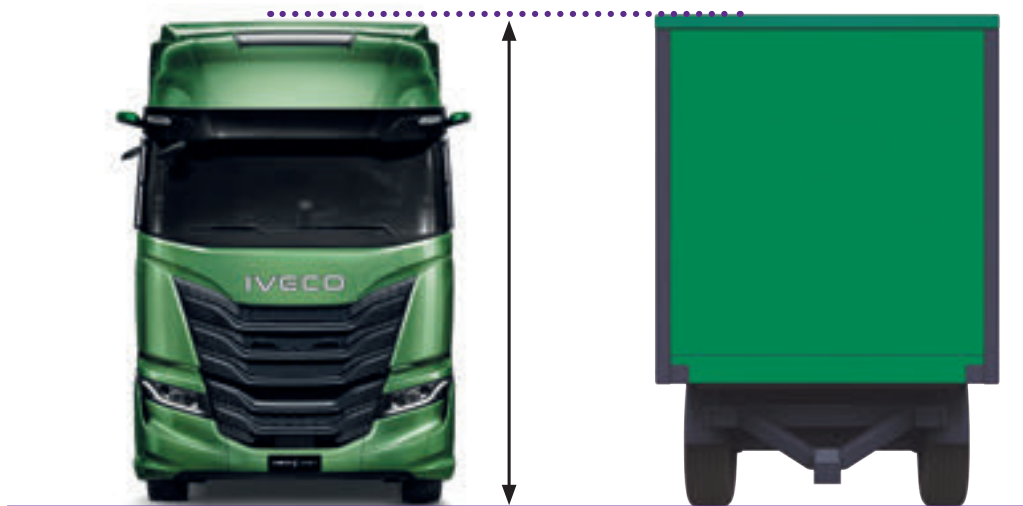
La longitud máxima autorizada para los portavehículos cargados será de **20,55 m**

Configuración EURO-MODULAR



ALTURA

4,00 m



4,50 m*



* Portavehículos, grúas, contenedores en transporte combinado, ULD aéreas.

4,50 m*



* Animales vivos, pacas de paja y foraje y vehículos para suministro a proveedores a industrias en recorridos inferiores a 50 km.

ANCHURA



2,55 m

* Transporte de mercancías a temperatura dirigida, con paredes laterales de espesor mínimo de 45 mm.



2,60 m*

NO SE PERMITE LA CIRCULACIÓN DE:

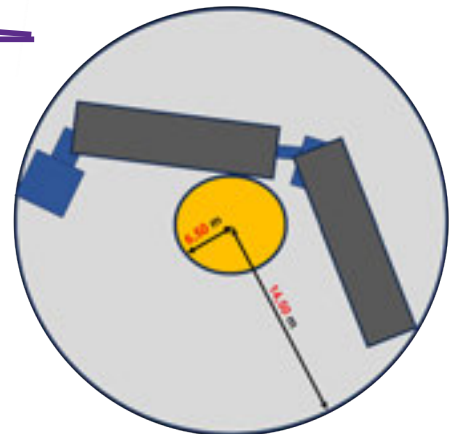
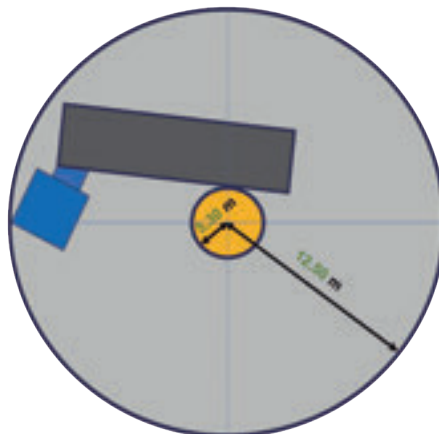


Vehículos en los que la masa soportada por el eje motor sea inferior al 25% de la masa total de la carga.*



* **Excepto** en configuraciones euro-modulares o transporte de madera en rollo que garanticen iniciar el movimiento en pendientes del 8%.

Los vehículos de motor o conjuntos de vehículos en movimiento deberán poder inscribirse en una corona circular con un radio exterior de 12,50 m y un radio interior de 5,30 m.*



* **Excepto** en los conjuntos euromodulares, cuyo radio de giro exterior será de 14,5 m y cuyo radio interior será de 6,5 m.

IVECO



Diseñado y fabricado para 44 tons.

IVECO  S-WAY

El nuevo IVECO S-Way hace que tu negocio sea más productivo y tu vida a bordo aún más cómoda, segura y conectada. La gama S-WAY admite las 44 tons de MMC y una masa autorizada MMA de 12 tons en el eje trasero según la nueva Orden PJC/780/2025, de 21 de julio. Además, el nuevo diseño interior se beneficia de una ergonomía y una experiencia digital excepcionales. La oferta premium incluye ahora servicios profesionales, para optimizar aún más el ahorro de combustible, la productividad y el tiempo de actividad.

IVECO
DRIVER
PAL

IVECO
Easy Way

just ask
alexa