

# Santos Casajús: “Cuando el sector habla con una sola voz, todo se entiende mejor”

La reciente modificación del Anexo IX del Reglamento General de Vehículos supone un hito para el transporte forestal en España. La normativa reconoce las características especiales de la madera en rollo y supera las limitaciones de masa que durante décadas habían lastrado la competitividad del sector. Hablamos con Santos Casajús, presidente de ANTMR y referente del transporte forestal en España que ha sido uno de los impulsores de este logro.

Santos Casajús (Ihantzi, 1968) es hijo de un trabajador de la madera y heredero de un oficio que conoce desde niño. Hoy es gerente de Maderas Larreta, empresa familiar con décadas de trayectoria, y una de las figuras más respetadas del transporte forestal en España.

Su labor va más allá de la empresa: Santos es miembro activo de ADEMAN (Asociación de Empresarios de la Madera de Navarra) y de UNEmadera, y preside ANTMR, la Asociación Nacional de Transporte de Madera en Rollo. Ha sido, durante más de quince años, una de las voces que más ha impulsado la gran reivindicación del sector: equiparar el tonelaje máximo autorizado en España al de los países europeos. Este año, esa reivindicación se ha hecho realidad con la publicación de la Orden que modifica el Reglamento General de Vehículos, autorizando hasta 57 toneladas para el transporte de madera en rollo.

**Casajús ha sido una pieza clave para lograr la autorización de hasta 57 t para el transporte de madera en rollo en España; un hito histórico para la competitividad de la industria y la gestión sostenible de los montes.**

Un hito histórico para la competitividad de la industria y la gestión sostenible de los montes.

## El camino recorrido

**El 23 de octubre de 2025 entró en vigor la nueva normativa que permite aumentar las masas máximas para el transporte de madera en rollo. ¿Cuántos años llevan desde el sector peleando por este cambio?**

Unos diecisiete años. Las primeras

reuniones formales con ministerios empezaron alrededor de 2013. Es cierto que antes se intentó avanzar a nivel autonómico vía autorizaciones de transporte especial, pero el trabajo conjunto y continuado a nivel estatal realmente comienza en 2013.

## ¿Cómo recuerda los inicios de esta reivindicación?

Recuerdo una reunión en Valladolid en 2013 donde por primera vez pusimos sobre la mesa que España debía adaptarse a los estándares europeos. Muchos de los que trabajábamos en Francia recordábamos bien el impacto de la tormenta Lothar de 1999, que arrasó los bosques del país y provocó la caída de 140 millones de metros cúbicos de madera. Aquello obligó a reorganizar por completo el transporte forestal francés para poder movilizar semejante volumen en tiempo récord. Ese episodio fue, de hecho, el detonante para que Francia autorizara desde 2013 la



Santos Casajús ha sido, durante más de quince años, una de las voces que más ha impulsado la gran reivindicación del sector: equiparar el tonelaje máximo autorizado en España al de los países europeos. Imagen izqda.: Maqueta de transporte de madera en rollo en su despacho.

circulación de camiones de hasta 57 toneladas para el transporte de madera en rollo. Ver cómo allí la normativa se adaptaba de forma ágil y realista nos hizo entender que aquí estábamos muy atrás. Esa comparación nos abrió los ojos e inició esta larga lucha.

### ¿Qué papel han jugado las asociaciones y ANTMR en este proceso?

Fundamental. Durante muchos años, las asociaciones sectoriales y territoriales del sector de la madera —autonómicas, provinciales y estatales— han sido quienes sostuvieron esta reivindicación con constancia, trasladando datos, argumentos y propuestas a la administración. En 2015 muchas de ellas se integraron en UNEmadera, que se convirtió en la entidad de referencia a nivel estatal y ha liderado de forma coordinada la defensa de la actualización del tonelaje y la equiparación con Europa.

**Aumentar el tonelaje es “un salto enorme en eficiencia para un sector donde el transporte puede llegar a ser el 50% del coste del aprovechamiento, esto cambia radicalmente la rentabilidad”.**

En ese recorrido, ANTMR, aunque creada en la fase final del proceso y cuando la modificación normativa ya avanzaba, cumplió una función clave: unió a las empresas de transporte de madera de todo el país y permitió mostrar a la administración un sector cohesionado, alineado y decidido a impulsar este cambio. Esa unidad final fue determinante para culminar el proceso.

### ¿Cómo fue la relación con las administraciones?

Muy larga, con muchos cambios. Cambiaban los equipos, cambiaban los gobiernos, cambiaban las prioridades... pero con constancia, datos y mucha paciencia, se fue avanzando. Nuestro sector necesitaba esta actualización desde hacía años.

### El logro conseguido

### ¿Qué supone en términos prácticos aumentar el tonelaje hasta las 57 toneladas?

Un salto enorme en eficiencia. Transportar más madera por viaje reduce directamente el número de desplazamientos, el consumo de combustible, las horas de conducción y el desgaste de la maquinaria. Para un sector donde el transporte puede llegar a ser el 50% del coste del aprovechamiento, esto cambia radicalmente la rentabilidad.

Además, muchas empresas llevaban



años sin renovar flota esperando este cambio. Ahora ya pueden invertir con seguridad.

### ¿Qué impacto tendrá en la competitividad del sector y en la industria forestal?

Muy grande. Hasta ahora estábamos en desventaja respecto a Francia o Portugal. La madera española llegaba más cara a la industria simplemente por una limitación normativa.

Con este cambio, ganamos competitividad en toda la cadena: transportistas, propietarios, rematantes e industrias. Y se equilibra la competencia entre territorios con distinta distancia entre monte e industria.

### ¿Y en sostenibilidad ambiental?

El impacto es muy positivo. Menos viajes significa menos emisiones, menos tráfico pesado y más seguridad. Además, hace viable gestionar zonas forestales que antes no se trabajaban por falta de rentabilidad. Y un monte gestionado es un monte más seguro, con menos riesgo de incendios y más capacidad de fijar carbono, proteger suelo y conservar biodiversidad.

### Navarra y el sector forestal

En Navarra el transporte forestal conecta monte e indus-

### tria. ¿Qué particularidades tiene operar aquí?

Navarra tiene zonas forestales muy potentes, pero a veces lejos de las industrias transformadoras. Con esta actualización normativa, muchos de esos aprovechamientos vuelven a ser viables y se dinamiza la gestión en todo el territorio.

**“La limitación de los 150 km no tiene sentido técnico y va en contra del objetivo de eficiencia que se persigue. Es una de las prioridades en las que seguiremos trabajando”.**

### Como socio de ADEMAN, ¿cómo valora el trabajo conjunto entre asociaciones?

Ha sido clave. La unión entre empresas forestales, transportistas e industria es lo que ha permitido avanzar. Cuando el sector habla con una sola voz, todo se entiende mejor.

### ¿Puede este cambio normativo ayudar a fijar empleo y actividad en zonas rurales?

Sí. El sector forestal es uno de los principales motores económicos

de muchos pueblos. Si hay más aprovechamientos y más estabilidad, hay más empleo y, por tanto, más población que puede quedarse en su territorio.

### Mirando al futuro

#### ¿Cuál es el siguiente paso?

Eliminar la limitación de los 150 km que establece que los recorridos entre el bosque y la industria forestal más cercana no pueden superar esa distancia (salvo cuando el transporte se realiza entre provincias limítrofes). No tiene sentido técnico y va en contra del objetivo de eficiencia que se persigue. Es una de las prioridades en las que seguiremos trabajando.

#### ¿Qué retos ve ahora para el sector?

Tres grandes retos: renovar flotas, digitalizar procesos y atraer relevo generacional. Si queremos un sector moderno y competitivo, necesitamos avanzar en esas tres líneas.

#### ¿Qué sintió al ver la Orden publicada?

Una emoción enorme. Pensé en todos los años detrás de esto, en todas las reuniones, en todas las veces que parecía imposible... y al final llegó. Y además coincidió con mi cumpleaños, así que fue un regalo perfecto.

### Masas Máximas Autorizadas (MMA). Caso particular madera en rollo.

Se define como carga constituida por los troncos de los árboles apeados, sin copa y desramados, así como las ramas obtenidas por corte, sin que pueda ser considerado como tales unidades más pequeñas como la corteza del árbol, astillas, serrín o similares a estos.



Vehículos rígidos de 3 ejes

32 t



Vehículos rígidos o trenes de carretera de 4 ejes

42 t



Para vehículos articulados o trenes de carretera de 5 ejes

52 t



Para vehículos articulados o trenes de carretera de 6 o más ejes

57 t

- **CONDICIONANTE:** Solo para recorridos entre bosque e industria forestal más cercana que no superen los 150 kilómetros de distancia (se permite superar esta distancia cuando este recorrido se hace entre provincias limítrofes).
- **CONSIDERACIONES:**
  - En ningún caso se puede superar la masa por eje que corresponda.
  - No se exigirá cumplimiento de
    - MMA establecida para remolque individual cuando se trate de tren de carreteras
    - 25 % mínimo de masa sobre el eje motor ni cumplir la MMA individual del remolque en trenes de carretera.

La reciente modificación del Anexo IX del Reglamento General de Vehículos, publicada mediante la Orden PJC/780/2025, supone un hito para el transporte forestal en España. Por primera vez, la normativa incorpora un caso particular para la madera en rollo, reconociendo sus características y permitiendo superar las limitaciones de masa que durante décadas habían lastrado la competitividad del sector.

El nuevo marco establece Masas Máximas Autorizadas (MMA) superiores específicamente para madera en rollo, quedando así:

- 32 toneladas para vehículos rígidos de 3 ejes.
- 42 toneladas para vehículos rígidos o trenes de carretera de 4 ejes.

Esta decisión permite optimizar la logística entre monte e industria de primera transformación, reducir el número de viajes necesarios y avanzar hacia un transporte más eficiente y sostenible.

- 52 toneladas para vehículos articulados o trenes de carretera de 5 ejes.
- 57 toneladas para vehículos articulados o trenes de carretera de 6 o más ejes.

Estos valores permiten optimizar la logística entre monte e industria

de primera transformación, reducir el número de viajes necesarios y avanzar hacia un transporte más eficiente y sostenible.

La Dirección General de Tráfico define la madera en rollo como los troncos apeados, sin copa y desramados, así como ramas obtenidas por corte, excluyendo productos más pequeños como astillas o serrín. Este reconocimiento diferencia la madera en rollo de otras cargas y justifica la aplicación de masas superiores debido a su comportamiento y reparto de pesos.

El ámbito de aplicación de las nuevas masas se limita a los desplazamientos entre el bosque y la industria forestal más cercana, dentro de un radio aproximado de 150 kilómetros, con la posibilidad de ampliarse cuando el recorrido atraviesa provincias



limítrofes. Aunque esta limitación sigue siendo objeto de debate, supone un claro avance respecto al marco anterior. Además, la modificación normativa incorpora dos mejoras técnicas importantes:

- No se exige el 25 % mínimo de masa sobre el eje motor.
- No es obligatorio cumplir la MMA individual del remolque en trenes de carretera.

Ambos ajustes permiten una mejor adaptación a la configuración real

de los vehículos forestales y a la distribución del peso en cargas de madera en rollo.

La entrada en vigor de este nuevo régimen de masas se produjo el 23 de octubre de 2025, fecha a partir de la cual las empresas forestales empezaron a operar legalmente con las nuevas capacidades.

Este cambio normativo representa un avance histórico que facilitará:

- menor número de viajes por carga,

Pese a haber cuestiones a mejorar como las limitaciones de distancia, los cambios suponen un avance y una mayor alineación con las prácticas habituales en otros países europeos.

- reducción de costes operativos,
- disminución de emisiones,
- y una mayor alineación con las prácticas habituales en otros países europeos.

Un punto de inflexión para el transporte de madera en España, que adapta por fin la normativa a la realidad del monte y a las necesidades de un sector clave para la economía rural y la gestión sostenible de los bosques.

**ARTESANÍA SIGLO XXI**  
CNC PARA CARPINTERÍA EN MADERA Y MUEBLE

**MAF MAQUINARIA**

www.maf-maquinaria.com  
Polígono Industrial Calle E-Nº2 MUTILVA. T 948 15 15 32