

## DECLARACIÓN CONJUNTA SOBRE LA DIRECTIVA RELATIVA A LOS PESOS Y DIMENSIONES

29 de octubre 2025

En los debates en curso sobre la revisión de la Directiva sobre pesos y dimensiones (WDD 96/53/CE), las organizaciones abajo firmantes **consideran que el texto tendría graves efectos secundarios que afectarían a más sectores además del del transporte**. Estas cuestiones deben tenerse en cuenta antes de adoptar un acto legislativo.

La introducción de sistemas modulares europeos (EMS) más largos, más altos y más pesados es incompatible con el compromiso de la Comisión de aumentar el transporte ferroviario de mercancías en un 50 % en 2030 y en un 100 % en 2050, tal y como se establece en la Estrategia de Movilidad Sostenible e Inteligente.

Instamos encarecidamente a todos los responsables y decisores políticos a que tengan en cuenta las siguientes consideraciones:

### 1. Incompatibilidad con el transporte intermodal de mercancías

La logística europea funciona como un sistema, por lo que cualquier modificación de la Directiva debe garantizar la compatibilidad de todos los componentes de la carretera con los sistemas de transporte ferroviario y marítimo de mercancías, su material rodante y sus buques, así como sus parámetros técnicos, operativos y de transbordo.

A pesar del amplio consenso sobre la importancia de la intermodalidad y de las importantes inversiones públicas y privadas en infraestructuras ferroviarias y terminales, todos los esfuerzos se verían socavados por el aumento de las dimensiones que se está considerando actualmente para los camiones del Sistema Modular Europeo. Varias combinaciones del EMS son incompatibles con el transporte intermodal (por ejemplo, requieren adaptaciones en el diseño de los contenedores, dificultan la capacidad de grúa o socavan la compatibilidad necesaria de las unidades de carretera con el material ferroviario o acuático, incluido el material rodante). **Serían necesarios cambios logísticos y de infraestructura de gran envergadura** para garantizar la compatibilidad con las terminales de transbordo, sus vías de acceso y las maniobras in situ. Por ejemplo, casi la mitad de las terminales encuestadas han declarado que el acceso, el movimiento o el estacionamiento en las instalaciones de la terminal no es posible con vehículos demasiado largos<sup>v</sup>. **Además, aceptar la propuesta de aumentar la longitud máxima de los semirremolques por encima de los 13,6 m estándar sería incompatible con una gran parte del material rodante ferroviario y varios tipos de embarcaciones. Estos cambios obstaculizarán efectivamente el progreso del transporte intermodal de mercancías.** Se necesitan incentivos políticos para promover el uso del ferrocarril y las vías navegables para los tramos de transporte más largos.

### 2. La carga pesada pertenece a los modos de transporte ideales para la carga pesada: trenes de mercancías y buques de transporte marítimo

La infraestructura ferroviaria está construida para soportar cargas por eje de 22,5 toneladas, y los buques de transporte marítimo son capaces de transportar cargas iguales o incluso superiores. La infraestructura viaria, por su parte, soporta principalmente vehículos con cargas por eje de entre 1 y 3 toneladas. Por lo tanto, cada kilómetro recorrido por un vehículo con ejes de más de 10 toneladas provocará un deterioro acelerado de la infraestructura viaria.

El resultado de la Directiva revisada sería un aumento de la circulación de vehículos con ejes pesados, lo que conllevaría una mayor frecuencia en el mantenimiento de las infraestructuras viarias. El refuerzo de las superficies de las carreteras, los puentes y los pasos elevados requerirá inversiones continuas y significativas por parte de los Estados miembros. Supondrá un coste de muchos miles de millones a nivel nacional, regional y local, y las prolongadas obras en las carreteras provocarán frecuentes atascos.

La ampliación de las rampas de acceso a las autopistas y de las plazas de aparcamiento en las áreas de servicio para camiones, así como la instalación de la señalización necesaria para dirigir la circulación de camiones más largos y pesados, también requerirían importantes inversiones adicionales en infraestructura vial.

### **3. Existe un riesgo de subestimación de las inversiones realizadas en la infraestructura ferroviaria**

Durante los últimos años, las políticas públicas y las inversiones europeas y nacionales se han centrado en mejorar el transporte intermodal y el sector ferroviario en toda la UE. Se han realizado importantes esfuerzos, pero aún queda mucho por hacer, dadas las importantes necesidades adicionales para mejorar el sistema de transporte intermodal.

Desde 2014, el Programa CEF-T (Connecting Europe Facility Transport) ha apoyado la infraestructura ferroviaria europea con 31 mil millones de euros<sup>i</sup>. A nivel nacional, los planes de inversión pueden ilustrarse con el ejemplo de Alemania. El actual Gobierno federal tiene previsto invertir 107 mil millones de euros en ferrocarriles entre 2025 y 2029<sup>ii</sup>. Dos tercios de la población consideran que la construcción y ampliación de la red ferroviaria es la medida más sensata para hacer frente al creciente volumen de transporte<sup>iii</sup>. Otro ejemplo es España, con más de 6.6 mil millones de euros asignados de los fondos europeos de recuperación para reequilibrar la distribución modal del transporte de mercancías hacia modos menos contaminantes mediante iniciativas como la finalización de los corredores ferroviarios europeos y la promoción de la intermodalidad en puertos y centros logísticos<sup>iv</sup>.

### **4. Las mercancías peligrosas deben transportarse mediante los medios de transporte con el mejor historial de seguridad: trenes de mercancías y buques**

En el caso de una generalización del uso de vehículos por carretera más largos, altos y pesados, conllevará a mayor frecuencia en su utilización para transportar mercancías peligrosas, lo que plantea importantes problemas de seguridad que aún no se han abordado de manera suficiente. Las estadísticas de accidentes de camiones pesados apuntan a importantes deficiencias de seguridad, especialmente cuando se recorren largas distancias. Cuanto más pesado es el vehículo, más graves son las consecuencias de un accidente. Los camiones EMS de más de 44 toneladas tienen distancias de frenado más largas, radios de maniobra más amplios y requieren tiempos de despeje más largos. Las infraestructuras existentes - puentes, túneles y rotondas - no están diseñadas para estos camiones más pesados y largos, lo que aumenta el riesgo de accidentes, a menudo debido a desajustes o sobrecargas.

La Directiva no establece requisitos más estrictos para los conductores de camiones más largos, altos y pesados. Teniendo en cuenta la reciente modificación de la Directiva sobre el permiso de conducción, es razonable suponer que se permitirá a conductores con menos experiencia, de tan solo 18 años, ponerse al volante de estos camiones más largos y pesados, lo que aumentará el riesgo de accidentes.

## 5. Impacto negativo en los objetivos climáticos y de calidad del aire

Varias enmiendas propuestas a la Directiva se promueven por su potencial de reducción de las emisiones de CO<sub>2</sub> y contaminantes. Esto puede ser superior al 10 % para determinadas variantes del EMS. Sin embargo, el cambio modal inverso resultante del transporte intermodal y ferroviario de mercancías a las variantes de camiones EMS, amenaza con un aumento neto tanto de las emisiones de CO<sub>2</sub> como de los contaminantes, ya que las emisiones del transporte intermodal y ferroviario de mercancías son hasta un 90 % inferiores a las de los camiones medios y entre un 75-80 % inferiores a las de las variantes de camiones EMS. Esto socavaría los objetivos de descarbonización y aire limpio de la Unión Europea.

## 6. Habrá más camiones en las carreteras

Las combinaciones de camiones EMS más largos y pesados no darán lugar a una reducción del número de camiones en las carreteras. En lugar de promover la intermodalidad en el transporte de mercancías, es probable que provoquen un cambio modal inverso de hasta un 21 % del transporte ferroviario de mercancías en todos los segmentos, que pasará del ferrocarril a la carretera<sup>v</sup>. Esto se traduce en entre 6.7 y 13.3 millones de viajes adicionales en camión al año<sup>vi</sup>. Medidas similares en otros países ya han demostrado que aumentar la longitud de los camiones no ha supuesto una reducción del volumen de tráfico rodado<sup>vi</sup>.



<sup>i</sup> European Commission. European Climate, Infrastructure and Environment Executive Agency (CINEA). Greener Transport Infrastructure for Europe. 2014-2024: Building future-proof infrastructure thanks to the Connecting Europe Facility Transport. 30 June 2025. Last accessed in September 2025 at: <https://webgate.ec.europa.eu/cineaportal/apps/storymaps/stories/48c1f6a4ce33415fb4ec40dd2aa836bd>.

<sup>ii</sup> Germany. Federal Ministry of Transport. Press Release. Schnieder: 166 billion for transport infrastructure. 24 June 2025. Last accessed in September 2025 at <https://www.bmv.de/SharedDocs/DE/Pressemitteilungen/2025/029-schnieder-166-milliarden-fuer-verkehrsinfrastruktur.html>.

<sup>iii</sup> DIE GÜTERBAHNEN. Opinion poll: Majority wants investment in rail expansion and renovation. March 2025. Last accessed in September 2025 at <https://die-gueterbahnen.com/news/meinungsumfrage-mehrheit-wuenscht-sich-investitionen-in-ausbau-und-sanierung-der-schiene.html>.

<sup>iv</sup> Spain. Ministry for Transport. Mercancías 30. May 2022. Last accessed in October 2025 at [https://cdn.mitma.gob.es/portal-web-drupal/mercancias30/2022\\_05\\_documento\\_final\\_mercancias\\_30\\_.pdf](https://cdn.mitma.gob.es/portal-web-drupal/mercancias30/2022_05_documento_final_mercancias_30_.pdf).

<sup>v</sup> D-FINE. Study on Weights and Dimensions Summary. January 2024. Impacts of the Proposed Amendments to the Weights and Dimensions Directive on Combined Transport and Rail Freight Transport.

<sup>vi</sup> CABT. Bigger trucks = nearly 8 million more trucks. Diversion Issue Paper.