

DICHIARAZIONE CONGIUNTA SULLA DIRETTIVA PESI E DIMENSIONI

29 ottobre 2025

Nel contesto delle attuali discussioni sulla revisione della Direttiva Pesi e Dimensioni (WDD 96/53/CE), le organizzazioni firmatarie ritengono che il testo comporterebbe gravi effetti collaterali, che andrebbero ben oltre il settore dei trasporti. Tali questioni devono essere valutate con attenzione prima di adottare un atto legislativo.

L'introduzione di Sistemi Modulare Europei (EMS) più lunghi, alti e pesanti è incompatibile con l'impegno della Commissione ad aumentare il trasporto ferroviario di merci del 50% entro il 2030 e del 100% entro il 2050, come previsto nella *Sustainable and Smart Mobility Strategy*.

Invitiamo con forza tutti i responsabili politici e decisionali a considerare le seguenti osservazioni:

1. Incompatibilità con il trasporto intermodale delle merci

La logistica europea funziona come un sistema integrato. Qualsiasi modifica della Direttiva deve garantire la compatibilità di tutti i componenti stradali con i sistemi ferroviari e marittimi di trasporto merci, con il materiale rotabile e le navi, nonché con i relativi parametri tecnici, operativi e di trasbordo.

Nonostante l'ampio consenso sull'importanza dell'intermodalità e i significativi investimenti pubblici e privati nelle infrastrutture ferroviarie e terminalistiche, tutti questi sforzi verrebbero vanificati dall'aumento delle dimensioni attualmente previsto per i camion EMS. Molte combinazioni EMS risultano incompatibili con il trasporto intermodale (ad esempio, richiederebbero adattamenti nel design dei container, comprometterebbero la movimentazione con gru o minerebbero la necessaria compatibilità tra unità stradali e attrezzature ferroviarie o marittime, incluso il materiale rotabile). Sarebbero necessari ampi cambiamenti logistici e infrastrutturali per garantire la compatibilità con i terminal di trasbordo, le loro strade di accesso e le aree di manovra. Ad esempio, quasi la metà dei terminal intervistati ha dichiarato che l'accesso, il movimento o la sosta nei propri siti non sono possibili con veicoli troppo lunghi^v. **Inoltre, accettare la proposta di aumentare la lunghezza massima dei semirimorchi oltre i 13,6 metri standard sarebbe incompatibile con gran parte del materiale rotabile ferroviario e con diversi tipi di navi. Questi sviluppi ostacolerebbero concretamente i progressi del trasporto intermodale delle merci.** Sono invece necessari incentivi politici per promuovere l'uso di ferrovia e vie d'acqua per le tratte più lunghe.

2. I carichi pesanti devono essere trasportati dai mezzi idonei: treni merci e navi

Le infrastrutture ferroviarie sono progettate per sostenere carichi assiali di 22,5 tonnellate, e le navi possono trasportare carichi uguali o anche maggiori. Le infrastrutture stradali, al contrario, sono pensate principalmente per veicoli con carichi assiali di 1-3 tonnellate. Ogni chilometro percorso da un veicolo con assi superiori a 10 tonnellate provoca un degrado accelerato della rete stradale.

La revisione della Direttiva porterebbe a un aumento della circolazione di veicoli con assi pesanti, con conseguente maggiore frequenza di interventi di manutenzione stradale. Il rinforzo di pavimentazioni, ponti e viadotti richiederebbe investimenti continui e ingenti da parte degli

Stati membri, per un costo complessivo di miliardi di euro a livello nazionale, regionale e locale, e con lunghi cantieri che provocherebbero congestioni frequenti.

L'allungamento delle rampe autostradali e delle aree di sosta per camion, così come l'installazione della segnaletica necessaria per gestire la circolazione di mezzi più lunghi e pesanti, comporterebbero ulteriori investimenti significativi nelle infrastrutture stradali.

3. Rischio di vanificare gli investimenti nella rete ferroviaria

Negli ultimi anni, le politiche e gli investimenti pubblici europei e nazionali si sono concentrati sul miglioramento del trasporto intermodale e del settore ferroviario in tutta l'UE. Sono stati compiuti sforzi notevoli, ma molto resta ancora da fare per potenziare il sistema di trasporto intermodale.

Dal 2014, il programma *Connecting Europe Facility – Transport (CEF-T)* ha sostenuto le infrastrutture ferroviarie europee con 31 miliardi di euroⁱ. A livello nazionale, ad esempio, la Germania prevede di investire 107 miliardi di euro nelle ferrovie tra il 2025 e il 2029ⁱⁱ. Due terzi della popolazione considerano la costruzione e l'ampliamento della rete ferroviaria come la misura più sensata per affrontare l'aumento dei volumi di trasportoⁱⁱⁱ. Un altro esempio è la Spagna, che ha destinato 6,6 miliardi di euro dei fondi europei per la ripresa al riequilibrio della ripartizione modale del trasporto merci verso modalità meno inquinanti, attraverso iniziative come il completamento dei corridoi ferroviari europei e la promozione dell'intermodalità nei porti e nei centri logistici.^{iv}

4. Le merci pericolose devono essere trasportate dai mezzi più sicuri: treni merci e navi

Veicoli stradali più lunghi, alti e pesanti, se diffusi su larga scala, verrebbero verosimilmente utilizzati anche per il trasporto di merci pericolose, sollevando serie preoccupazioni di sicurezza ancora insufficientemente affrontate. Le statistiche sugli incidenti dei camion pesanti mostrano importanti lacune in materia di sicurezza, soprattutto nei viaggi a lunga distanza. Più il veicolo è pesante, più gravi sono le conseguenze di un incidente. I camion EMS oltre le 44 tonnellate hanno spazi di frenata più lunghi, raggi di manovra più ampi e tempi di attraversamento maggiori. Le infrastrutture esistenti – ponti, gallerie, rotatorie – non sono progettate per questi mezzi più lunghi e pesanti, aumentando il rischio di incidenti dovuti a disallineamento o sovraccarico.

La Direttiva non prevede requisiti più severi per i conducenti di questi mezzi. Considerando la recente modifica della *Drivers' License Directive*, è ragionevole presumere che anche conducenti meno esperti, di appena 18 anni, potranno guidare tali veicoli, aumentando ulteriormente il rischio di incidenti.

5. Impatto negativo sugli obiettivi climatici e sulla qualità dell'aria

Alcune modifiche proposte alla Direttiva sono promosse per il loro presunto potenziale di riduzione delle emissioni di CO₂ e inquinanti, stimato fino al 10% per certe configurazioni EMS. Tuttavia, il conseguente spostamento modale inverso dal trasporto intermodale e ferroviario verso le varianti EMS comporterebbe un aumento netto delle emissioni, poiché il trasporto intermodale e ferroviario merci produce fino al 90% in meno di emissioni rispetto ai camion convenzionali e il 75–80% in meno rispetto alle varianti EMS. Ciò comprometterebbe gli obiettivi di decarbonizzazione e di miglioramento della qualità dell'aria dell'Unione Europea.

6. Ci saranno più camion sulle strade

Le combinazioni EMS più lunghe e pesanti non ridurranno il numero di camion sulle strade. Aniché promuovere l'intermodalità nel trasporto merci, esse provocheranno probabilmente uno spostamento inverso fino al 21% del traffico ferroviario verso la strada in tutti i segmentiⁱ. Ciò equivale a 6,7–13,3 milioni di viaggi aggiuntivi di camion all'anno.^{vi} Misure simili adottate in altri Paesi hanno già dimostrato che l'aumento della lunghezza dei camion non ha portato a una riduzione del traffico stradale complessivo^{vi}.



ⁱ 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>

ⁱⁱ 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>.

ⁱⁱⁱ 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>.

^{iv} 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.

^v 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.

^{vi} CABT. Bigger trucks = nearly 8 million more trucks. Diversion Issue Paper.