

Las restricciones, las paralizaciones y los bloqueos de camiones enfrentan a transportistas y DGT



El BOE del pasado 20 de enero publicaba la [Resolución DGT](#) que establece las restricciones especiales al tráfico de camiones para este año 2026, limitaciones que como ya es habitual afectarán a todos aquellos vehículos con una MMA superior a 7.500 kg.

Por otro lado, a lo largo de este año se mantienen en vigor las restricciones de fin de semana en todas las carreteras gestionadas por la **Dirección General de Tráfico**, ya sean de ámbito nacional o autonómico, en la franja horaria que comprende entre las 8 y las 24 horas de los domingos. En el caso de los miércoles o jueves vísperas de festivos de ámbito nacional las restricciones estarán en vigor entre las 16 y las 24 horas.

Atención a las nuevas limitaciones

Con respecto al listado de limitaciones que estuvo en vigor en 2025, la **DGT** ha introducido este año novedades, como es el caso de la **N-2** en Huesca y **MU-32** y **MU-33** en Murcia donde se establecen restricciones por primera vez.

-N-2. La celebración del Festival Monegros Desert provocará limitaciones entre los kilómetros 394,5 (Peñalba) y 431 (Fraga), enlace con la A-2, entre las 8 horas del sábado 25 de julio y las 20 horas del domingo 26 de julio.

-MU-32. Esta carretera sufrirá restricciones para camiones de más de 7.500 kg la tarde del 1 de abril en sentido sur.

-MU-33. El lunes 6 de abril se restringirá durante todo el día la circulación en esta vía sentido Alicante.

-A-8. Entre el límite de las comunidades autónomas de Cantabria y País Vasco las numerosas restricciones para camiones en esta autovía sufren distintos cambios para este año 2026.

-A-1, AP-1 y N-1. En el tramo entre Burgos y Alava se han realizado reajustes en las restricciones al tráfico de camiones.

-N-601. Vuelven a entrar en vigor las mismas restricciones que se eliminaron en 2025.

-AP-6 y N-6. En dirección norte se han introducido nuevas restricciones entre San Rafael y Ataques durante las operaciones salida.

-A-49, AP-4 y N-4. En estas vías andaluzas, especialmente durante el verano, se han incrementado los tramos horarios con restricciones. Durante el resto del año también se han establecido más días con limitaciones.

Contra las restricciones

En su comparecencia ante la **Comisión de Transportes del Congreso de los Diputados**, los responsables de la **Dirección General de Tráfico** reconocieron que de las 15.033 sanciones impuestas a camiones por incumplir las restricciones al tráfico, al menos 1.800 se declararon nulas dado que los vehículos sancionados estaban autorizados a circular.

Por esta razón los transportistas se han posicionado en contra de que sea la **DGT**, y en su caso los servicios de tráfico de Cataluña y País Vasco, los que establezcan de forma unilateral y sin participación del sector las restricciones al tráfico de camiones. En su opinión estas limitaciones deberían «negociarse» con el objetivo de no perjudicar las condiciones profesionales y familiares de los conductores y teniendo en cuenta que la escasez de chóferes obliga a replantearse la actual gestión del tráfico.

Por otro lado, desde el punto de vista de las empresas las restricciones suponen un obstáculo a la hora de diseñar sistemas logísticos eficientes, provocando con ello una avalancha de costes y dificultades que los cargadores no están dispuestos a asumir.

Las paralizaciones de la discordia

El sector ya venía «calentito» tras haber sufrido semanas atrás los bloqueos provocados por los agricultores y las paralizaciones de camiones ordenadas por la **DGT** a la hora de enfrentar la sucesión de borrascas que están cruzando nuestro país este invierno es la gota que ha colmado el vaso de su paciencia.

Desde todas las organizaciones profesionales y desde el propio **Comité Nacional del Transporte por Carretera** (CNTC) a nivel colectivo, que incluso ha exigido la dimisión del director general de Tráfico, **Pere Navarro**, las restricciones extraordinarias establecidas por la DGT con motivo de las nevadas registradas durante el fin de semana del 23 al 25 de enero, han llevado a los transportistas a una protesta generalizada.

A los problemas de «supervivencia» que estas paralizaciones han supuesto para miles de conductores profesionales, hay que sumar el hecho de que cada día de bloqueo el coste medio de un camión es de aproximadamente 600 euros, lo que supone pérdidas de millones de euros para los operadores. Por esta razón en la próxima reunión del CNTC los transportistas van a plantearse la posibilidad de exigir indemnizaciones al Gobierno.