



# GUITRANS

## **Aparcamientos seguros y suficientes ¿quién paga?**

Con la que está cayendo ¿vamos a hablar de aparcamientos seguros? Pues sí, porque no es un tema menor, sino fundamental, ya que va ligado a la falta de profesionales en el transporte, uno de los grandes retos para el sector en los próximos años y también va ligado a la rentabilidad, debido a que la inseguridad y los robos en aumento provocan pérdidas millonarias cifradas, ya en 2007, en 8.000 millones de euros anuales, según un informe de la consultora holandesa NEA a petición del Parlamento Europeo.

La edad media del sector se sitúa por encima de los 55 años y se calcula que en los próximos diez años se jubilará el 70% de los conductores que actualmente están en activo. Con los datos en la mano, no hay relevo generacional, pero es imposible atraer a nuevos profesionales si las condiciones en que tienen que desarrollar su actividad son indignas, en lugares inhóspitos, sin servicios y expuestos a tramas criminales y sabotajes. Se calcula que en la UE hay un déficit de al menos 100.000 plazas de aparcamiento seguras. Son muchas plazas. La recomendación sería tener un área de aparcamiento y descanso segura cada 100 kilómetros a lo largo de la red principal de las carreteras de la Red Transeuropea de Transporte y eso, a día de hoy, no ocurre ni de lejos.

El pasado 28 de junio la Comisión Europea dio un paso más con el Reglamento delegado 2022/1012, que establece normas que detallan el nivel de servicio y la seguridad de las zonas de estacionamiento y los procedimientos para su certificación. Se trata de establecer requisitos estandarizados para estas zonas, así como procedimientos de certificación. Los legisladores han dispuesto cuatro niveles de calidad: bronce, plata, oro y platino.

El Centro Integral del Transporte de Astigarraga inaugurado este año que acredita el nivel oro, es un buen exponente de lo que debe aspirar a ser la red de aparcamientos seguros, pero no puede ser un oasis en el desierto. Tenemos una exigente norma de tiempos de conducción y descanso que los conductores deben cumplir y para ello requieren de espacios adecuados.

Es preciso acabar con esos polígonos salpicados de camiones aparcados en mitad de la nada, sometiendo al conductor a una soledad y a una precariedad inaceptables. Hablamos de conductores encerrados en sus cabinas, alerta, pendientes en todo momento de la mercancía y del vehículo, lo cual no les permite descansar en condiciones. El descanso semanal normal se realiza obligatoriamente fuera del vehículo, pero hay muchas pausas y descansos (el descanso diario, el semanal reducido, etc.) que se realizan habitualmente en el vehículo.

Pero no basta con crear zonas de aparcamiento seguras y dotadas de todos los servicios de última generación, porque esto, como es normal, hay que pagarlo y para ello el transporte debe ser una actividad lo suficientemente rentable para hacer frente a este coste, que debe estar incluido dentro de los costes de explotación habituales y debe ser repercutido en el precio del servicio. Parece razonable y sencillo, pero no lo es.

El Comité Nacional de Transporte por Carretera lleva meses negociando diversas medidas para intentar mejorar de una manera estructural la rentabilidad del transporte. En estos momentos se está negociando la Ley de Cadena del Transporte cuyo objetivo es limitar y regular la cadena de subcontratación, evitando que empresas y autónomos, últimos eslabones de largas cadenas de subcontratación y porteadores efectivos, lleguen a trabajar por debajo de coste. Una empresa que trabaje por debajo de coste no puede asumir utilizar infraestructuras de



# **GUITRANS**

vanguardia para salvaguardar sus vehículos y proteger a sus trabajadores, lo cual provoca solamente precariedad, malestar laboral y huida de profesionales a otros sectores. Es por ello para el CNTC un objetivo prioritario aprobar esta ley que debe servir para poner coto a desmanes y abusos que empobrecen sobre todo a los últimos de la cadena de subcontratación, pero también al sector en su conjunto. Esta Ley ha sido reiteradamente reivindicada por GUITRANS desde 2008 y ahora en esta situación tan extrema queda patente que es necesaria e ineludible. La norma debe ir acompañada de un control exhaustivo y de un baremo sancionador que obligue a su cumplimiento.

**“ Es vital para la economía y para el sector hacer rentable la actividad del transporte**

*Donostia, 19 de julio de 2022*