

La carretera no es solo una manera de moverse sino también una manera de estacionar

16/01/2020 AEUTRANSMER

Solamente teniendo claro este concepto es posible avanzar en una red de aparcamientos que ofrezcan seguridad y protección para hacer frente a los problemas cada vez más frecuentes de robo de la mercancía, garantizando, al mismo tiempo, unas adecuadas condiciones para que los transportistas puedan realizar su descanso.



En este contexto se desarrolló la nueva convocatoria del **Aeutransmer Meeting Point** centrado, en esta ocasión en un problema como el de la falta de estacionamientos seguros para camiones a lo largo de toda Europa.

Yvonne Rauh, representante de la empresa certificadora alemana DEKRA, que ha contribuido al desarrollo de los estándares europeos y según los cuales audita y certifica aparcamientos seguros, informó sobre los criterios que se establecen para la clasificación y que tienen en cuenta, no solo requisitos de seguridad, (infraestructuras físicas, tecnología y procedimientos), sino también requisitos de servicio (higiene personal, comunicación, alimentación, seguridad, información multilingüe y otros).

La norma europea para áreas de estacionamiento seguras para camiones establece cuatro niveles de seguridad (broce, plata, oro y platino), que se sustentan unos sobre otros y se diferencian, fundamentalmente, en los elementos correspondientes al perímetro, estacionamiento, entradas / salidas, y nivel de formación del personal.

Explicó la representante de DEKRA que, para obtener la mínima categoría, es obligatorio disponer de un conjunto de servicios tales como: aseos, agua, depósitos de basuras, señales para un tráfico seguro, contactos de emergencia, venta de snacks y bebidas, así como conexiones eléctricas y de internet.

Informó Rauh que, hasta la fecha, hay únicamente cinco parkings certificados en toda Europa por este procedimiento, tres de los cuales se encuentran en España.

La **empresa OnTurtle**, es propietaria de uno de estos tres aparcamientos certificados, el parking de la Junquera, y su representante **Luis García** explicó cuáles son los elementos instalados para el cumplimiento del estándar, entre los que destaca la existencia de cámaras de vigilancia en todo el parking, varias de las cuales incorporan visión nocturna, y un control de acceso tanto a vehículos como peatonal. Esta instalación comprende 54 plazas de aparcamiento y recientemente, tras la incorporación de barreras en las entradas/salidas, ha conseguido elevar la certificación Plata a la categoría Oro.

Luis Alberto García, abogado del bufete Rogers&Co explicó que no hay una única línea jurisprudencial en el tratamiento de los litigios por responsabilidad en el robo de mercancías en este tipo de instalaciones. Por una parte, la aplicación de la ley de contrato de aparcamiento, no pensada específicamente para el transporte de mercancías, hace que el titular del aparcamiento solo sea

responsable por la restitución del vehículo y de sus componentes o accesorios incorporados (elementos unidos a vehículo). Según ello el aparcamiento no tendría ninguna responsabilidad en el robo de mercancías, salvo que se hubiera realizado una declaración previa.

La otra tendencia jurisprudencial aplica la normativa del elemento jurídico del depósito, según lo cual el titular del aparcamiento está obligado a devolver los bienes depositados en el mismo estado que se depositaron, es decir tiene el deber de custodiar y restituir tanto el vehículo como las mercancías que contiene.

En relación a la responsabilidad del transportista, en cualquier caso éste es responsable de la custodia de la mercancía, responsabilidad que no desaparece aun cuando se utilice un aparcamiento vigilado.

Por su parte, **Ramón Valdivia, Director General de la Asociación de Transporte Internacional (ASTIC)**, recordó que las pérdidas por robo de las mercancías ascienden anualmente a 8.200 millones de euros, dañando a toda la cadena de suministro, no solo desde el punto de vista económico, sino también reputacional.

Confía Valdivia en que la existencia de unos criterios y herramientas de medida uniformes en la Unión Europea, cree el marco adecuado para que se incremente la inversión privada en este tipo de infraestructuras, paliándose así el déficit existente en la actualidad que se calcula en 100.000 plazas de aparcamiento.

No obstante considera el representante de ASTIC que las escasas ayudas destinadas por la UE para el mantenimiento y construcción es estas infraestructuras, pone de manifiesto una falta de atención evidente a uno de los elementos más importantes de cohesión territorial, comercial e industrial del continente Europeo, como es el transporte por carretera.