

CARRETERA · La situación actual en el transporte por carretera de Barcelona preocupa a las asociaciones y empresas

Los transportistas de Barcelona denuncian la falta de plazas de aparcamiento en el Puerto

→ La ralentización constante de los tráficos, sumada a la falta de profesionales transportistas y a las condiciones de acceso a la profesión, llevan al sector del transporte en Barcelona a pasar por uno de sus momentos "más delicados".

JUAN PORTA

BARCELONA. En los últimos diez años el Puerto de Barcelona ha ido incrementando el volumen de TEUs manipulados anualmente. Se ha pasado de manipular un total de 1.722.000 TEUs en el año 2013 a 3.523.000 TEUs en el año 2023.

Como es lógico, el número de empresas de transporte y el número de conductores se ha incrementado a pesar de la implementación del ferrocarril.

Sin embargo, el número de plazas disponibles para el estacionamiento de camiones en el área del Port de Barcelona y alrededores cada vez es menor.

"En este sentido la Autoridad Portuaria de Barcelona está haciendo todo lo que está en su mano para ayudarnos. Pero lo cierto, es que no dispone de espacios que ofrecer", destaca Juan Pozo, director de Operaciones de la asociación de transportistas Cotraport.

Por otro lado, Pozo añade que "los ayuntamientos del área metropolitana son reacios a dedicar espacios disponibles a parking de vehículo industrial". A pesar de ello, "estamos trabajando estrechamente con Cimalsa para encontrar espacios e incorporarlos al parque existente, aunque nuestro objetivo primordial es no perder los que aún se conservan".



En el Puerto de Barcelona, las zonas destinadas al aparcamiento de vehículos portacontenedores son el "Faro de Llobregat" y la zona TIR.

EL DATO

25-50

KILÓMETROS. Los transportistas de Barcelona recorren una distancia de entre 25 y 50 kilómetros para estacionar su camión tras la jornada laboral.

Para Pozo "no tiene sentido que un conductor, con su vehículo industrial, cuando acaba su jornada laboral tenga desplazarse 50 kilómetros para tener que volver al día siguiente", y denuncia que "en los últimos años se han cerrado parkings cercanos al puerto".

En concreto, las zonas destinadas al aparcamiento de vehículos portacontenedores en el Puerto son el "Faro de Llobregat", con 444 plazas aproximada-

mente, y, recientemente, la zona TIR, con cerca de 38 plazas, dejó de ser una zona exclusiva para estancias temporales para pasar a ser de larga estancia.

Por su parte, Cecilia G. Rosas, secretaria de la Asociación

En el puerto de Barcelona actualmente hay menos de 500 plazas de parking de camiones, se afirma

de Transportistas Empresarios de Contenedores (ATEC), explica que "tenemos censados 789 vehículos, si a esto sumamos los del resto de asociaciones y los que no están en ninguna asociación nos encontramos con una falta de espacio altísima".

ITV

Otro de los problemas diarios que tienen los transportistas en Barcelona es pasar la ITV de los

camiones. "El punto de ITV más cercano al puerto es el de la Zona Franca, con una espera de cuatro a seis meses. Hay una necesidad imperante de un punto de ITV exclusivo para camiones, no solo para portacontenedores si no para el resto de los camiones que dan servicio en el puerto y alrededores", explica Rosas.

En un primer momento, se propuso la colocación de una unidad móvil de ITV en el puerto, pero el consejo de industria solo otorga permisos de unidades móviles en zonas rurales, ya que es un servicio pensado para vehículos agrícolas que no pueden hacer largos desplazamientos para pasar la ITV.

Acceso a la profesión

A todas estas problemáticas hay que sumarle las limitaciones de acceso a la profesión. "Lamentablemente nos encontramos con que la profesión no

es atractiva. Por un lado, se necesita una alta disponibilidad que hace muy difícil la conciliación familiar y, por otro, hay tanta oferta que las tarifas son muy ajustadas", declara el director de Operaciones de Cotraport. "Desde la perspectiva de una persona joven, con las prioridades que tienen, si no es algo vocacional, es lógico que su carrera profesional la encaminen hacia una salida que no tenga tanto riesgo", añade.

Ciclo formativo

El año pasado se estrenó el ciclo formativo de Conducción de Vehículos de Transporte por Carretera, "pero es una solución a muy largo plazo que carece de garantías, pues el alumnado una vez obtiene este título necesita seguir financiándose el resto de los carnets C1 + E para poder trabajar en empresas de transporte por carretera de contenedores", explica la secretaria de ATEC.

La transición energética

La sustitución de los combustibles fósiles es un futuro innegable, pero a día de hoy no se tiene muy claro qué camino tomar. "El consumo y la autonomía de los camiones eléctricos son factores que hacen dudar mucho a la hora de comprar, sin olvidar el peso que supone tener una batería adecuada", apuntan.

Con el resto de las energías pasa algo parecido. "Nadie quiere hacer de conejillo de indias aunque todos saben que tarde o temprano se tendrá que dar el paso. Hacen falta infraestructuras adecuadas para hacer una transición en condiciones", señala Cecilia G Rosas, secretaria de ATEC.

Y es que ATEC fue una de las primeras asociaciones en colaborar con la Autoridad Portuaria de Barcelona para reconvertir camiones a gas, "pero no llego a buen término por cuestiones técnicas que se desconocían en el momento", resalta la secretaria de ATEC.

PLAZA DEL TRIBUNAL DE LAS AGUAS, 5

EL MIRADOR DEL GRAO
SKY BAR

Cócteles, cerveza, vino, vermut y mucho más

De lunes a domingo de 20h a 00h

¡Te esperamos!

¡SÍGUENOS!