

Crece las 'rutas del miedo' por falta de áreas de descanso seguras

Con más de la mitad de los profesionales del transporte por carretera se han visto asaltados durante sus trayectos en los últimos cinco años fruto del estacionamiento en lugares sin suficiente vigilancia. Las firmas líderes del sector denuncian pérdidas de carga millonarias y reclaman más paradas vigiladas.

Juan Díaz



Camionero. iStock

Al caer el sol, la rutina del transporte de mercancías por carretera en España se transforma en una tensa carrera contra el reloj y la inseguridad. Las regulaciones europeas del tacógrafo establecen límites de conducción ineludibles que exigen paradas obligatorias. Ramón Valdivia, vicepresidente de la Asociación de Transporte Internacional por Carretera (ASTIC), advierte sobre este dilema diario: "El tiempo de conducción de un conductor profesional no es elástico. Cuando se acerca el límite reglamentario tiene que parar".

Si el área prevista está completa, el conductor se ve abocado a una agobiante búsqueda que consume sus últimos minutos permitidos. Esta carencia obliga a miles de transportistas a detenerse en polígonos desiertos o arcones oscuros. Dormir en la cabina sabiendo que la lona puede ser rajada o que alguien puede intentar abrir el vehículo no es un descanso de la misma calidad que hacerlo dentro de un recinto controlado. Un descanso obligatorio sin garantías se transforma inmediatamente en un riesgo para las mercancías, la seguridad vial y la integridad física del transportista.

La gravedad de la delincuencia en carretera queda plasmada en las estadísticas sectoriales de la Federación Nacional de Asociaciones de Transporte de España (FENADISMER). Según detalla su secretario general, Juan José Gil, a partir de una encuesta sectorial realizada en 2026, "más del 50% de los transportistas afirmaron haber sufrido un robo en los últimos cinco años".

Las bandas organizadas actúan con una elevada especialización, concentrando el 93% de los asaltos en horario nocturno. El corte de lona es el método de intrusión más común en el 41% de los casos, facilitando la inspección y sustracción de la carga en pocos minutos. El robo de combustible afecta al 37% de las denuncias, dejando al vehículo inmovilizado en mitad de la ruta. La sustracción directa de la mercancía representa otro 37% de los delitos. Aunque la mayoría actúa con sigilo, Gil alerta de que un preocupante 4% de los incidentes incluye agresión física directa al transportista,



Concentración de camiones. eE

y en otro 4% se sustrae el camión completo junto a la carga.

Geografía del delito y mercancías codiciadas

El mapa de la delincuencia vial presenta una notable concentración geográfica, concentrando casi el 90% de los asaltos en Cataluña, la Comunidad de Madrid y Andalucía. Por corredores, la autopista AP-7 (Eje Mediterráneo) se consolida como el principal punto negro de España con el cuarenta y cuatro por ciento de los robos nacionales.

Juan José Gil explica que "el 60% de las mercancías de exportación de España a Europa salen por La Jonquera (Girona), lo que convierte a este corredor en un objetivo prioritario para las bandas organizadas. Por su parte, Ramón Valdivia matiza que la demanda de estacionamiento se focaliza espacialmente a determinadas horas en ejes clave como la A-2 (Madrid-Zaragoza-Barcelona) con un 15% de robos, la autovía del sur A-4 con un 14% y la A-3 hacia Valencia con un 8%. Para ASTIC, corredores como la A-1 y la AP-1 hacia la frontera de Irún son de máxima prioridad logística. El 41% restante cruza por Irún (País Vasco), aumentando la exposición diaria.

Más allá del grave impacto económico para empresas y aseguradoras, la inseguridad de las rutas socava la salud de los transportistas y frena el futuro del sector. Dormir bajo la amenaza constante de sufrir un asalto perimetral o un vaciado de gasóleo genera un estrés crónico que impide un reposo reparador. Valdivia destaca que este problema tiene im-

plicaciones devastadoras para la competitividad: "Europa tiene un problema enorme para atraer y conservar conductores profesionales".

El vicepresidente de ASTIC subraya el vínculo directo entre infraestructuras y mercado laboral: "Si pretendemos incorporar jóvenes y también más mujeres a la profesión, no podemos pedirles que pasen muchas noches al año en lugares sin vigilancia, sin duchas adecuadas o sin aseos limpios". Para la patronal, las áreas seguras no son solo de seguridad

10%

España representa un 10% del déficit de 390.000 aparcamientos de la UE

para la carga, sino una herramienta de dignidad y una política indispensable de captación de conductores.

El abismal déficit de plazas de aparcamiento

El origen de la vulnerabilidad reside en un déficit masivo de plazas de aparcamiento seguras tanto a nivel nacional como europeo. La flota española, con unos 350.000 a 400.000 camiones pesados, se enfrenta a una red donde las áreas seguras oficiales apenas superan la cincuentena. La normativa de la Unión Europea prescribe que debería haber un área segura cada 100 kilómetros en vías de alta capaci-

dad, lo que requeriría un mínimo de 200 áreas en España; la realidad actual solo cubre una cuarta parte de la demanda.

En el continente europeo, la Comisión calcula una carencia de 390.000 plazas de estacionamiento protegido. Valdivia apunta que "atribuir un 10% como mínimo de esa falta de plazas al territorio español no debe estar muy descabellado", estimando un déficit de unas 39.000 plazas en el país, en un continente con apenas 4.000 plazas homologadas.

Para aportar rigor técnico, el Reglamento Delegado 2022/1012 de la Comisión Europea estructura estas infraestructuras en cuatro niveles de seguridad (Bronce, Plata, Oro y Platino), permitiendo distinguir nítidamente entre un "aparcamiento para camiones" y un "aparcamiento seguro para camiones y conductores". Valdivia detalla los requisitos que ASTIC considera irrenunciables para su homologación: perímetro vallado y controlado, excelente iluminación, videovigilancia continua, control estricto de accesos y asistencia permanente las veinticuatro horas.

A nivel humano, el estándar exige servicios dignos como duchas y aseos con agua caliente, restauración, comedor y conectividad digital. Ante la transición energética, Valdivia reclama conexiones eléctricas para frigoríficos (evitando motores encendidos), puntos de recarga para camiones eléctricos, zonas aisladas de mercancías peligrosas y reservas digitales.

La resolución de este conflicto choca frontalmente con la distorsión estadística provocada por la infradenuncia. Juan José Gil revela un dato alarmante: "Solo se denuncian el 29% de los robos". El 71% restante se silencia ante la percepción de ineficacia policial y los obstáculos físicos para que un camión pesado acceda a comisarías urbanas. Para contrarrestar esta trampa estadística, Fenadismer ha propuesto implantar una línea telefónica de denuncias

rápidas en ruta, inspirada en el modelo de Francia.

Gil critica también la "falta de sensibilidad" de los ayuntamientos, que desarrollan polígonos comerciales e industriales que atraen cientos de camiones diarios, pero omiten reservar suelo para estacionamiento seguro. El secretario general comprende que los transportistas recurran a aparcamientos ilegales ante la inacción local: "Están cubriendo una necesidad real que no está atendiendo la administración".

Hacia un horizonte de planificación real

Frente al alarmante panorama de inseguridad, el sector reivindica ejemplos de éxito que demuestran que las soluciones técnicas son viables. Instalaciones como el área de Astigarraga-Oiartzun, en Guipúzcoa, o las plataformas privadas ubicadas en La



El déficit de áreas seguras obliga a miles de camioneros a descansar cada noche expuestos a robos.

Jonquera demuestran que es posible crear recintos seguros en ruta.

Sin embargo, ASTIC advierte que estas infraestructuras no deben quedar como meras islas de seguridad aisladas dentro de una red vial con enormes discontinuidades. El sector confía en la Ley de Movilidad Sostenible aprobada en diciembre de 2025, que obliga a realizar un estudio nacional detallado para identificar los tramos de alta intensidad de tráfico pesado que urgen nuevas áreas o reservas de suelo. Valdivia resume de forma nítida el sentir del sector: "El descanso reglamentario del conductor forma parte de la infraestructura del transporte tanto como la carretera por la que circula. No tiene sentido regular cuándo debe detenerse si el sistema no le proporciona un lugar seguro donde hacerlo".



Tractoras de Lodisna. eE