

## Escasez de estacionamiento para camiones

La escasez de capacidad de aparcamiento para camiones es uno de los mayores problemas a los que se enfrentan los camioneros en la actualidad. En agosto de 2015, el Departamento de Transporte de EE. UU. [Department of Transportation-DOT] publicó un informe titulado *Resultados de la encuesta sobre estacionamiento de camiones de Jason's Law y análisis comparativo [Jason's Law Truck Parking Survey Results and Comparative Analysis]*.<sup>1</sup>

La Administración Federal de Carreteras [Federal Highway Administration- FHWA], que realizó el estudio, concluyó que la mayoría de los estados experimentan problemas con la escasez de estacionamiento para camiones y que esta escasez "es un problema de seguridad nacional".

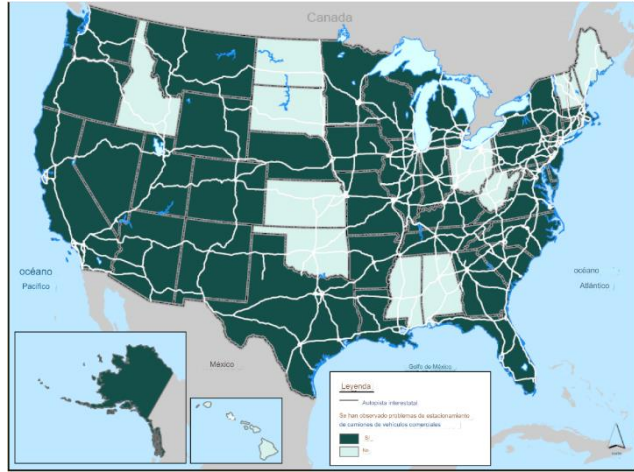


Figura 1: Estados que informan problemas de estacionamiento de camiones

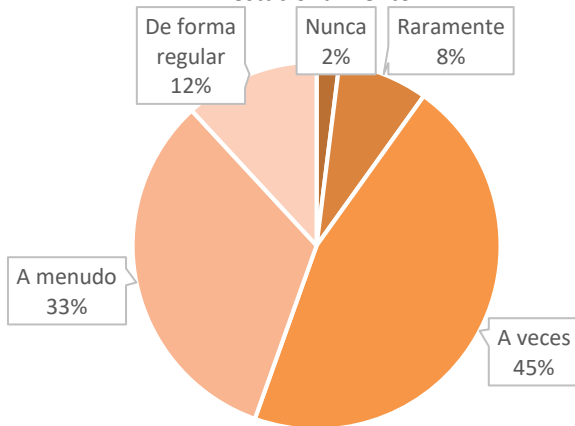
De los 8,000 conductores de camiones que encuestó la FHWA, más del 75 por ciento afirmó que regularmente tienen problemas para encontrar estacionamiento por la noche. La FHWA finalmente resolvió que hay dos consecuencias negativas como resultado directo de una oferta inadecuada de espacios de estacionamiento para camiones. En primer lugar, los camioneros cansados pueden seguir conduciendo porque tienen dificultades para encontrar un lugar donde estacionarse para descansar. En segundo lugar, los conductores de camiones pueden optar por estacionarse en lugares inseguros, como en el arcén de la carretera, rampas de salida o lotes baldíos, si no pueden localizar un estacionamiento oficial disponible.<sup>2</sup>

Numerosos estudios públicos, privados, académicos y sin fines de lucro han encontrado que la demanda de espacios de estacionamiento para camiones no está atendida por la oferta, hay una escasez generalizada de espacios de estacionamiento para camiones y, en ciertas áreas, la escasez fue severa y la falta de estacionamiento la disponibilidad afecta la seguridad.

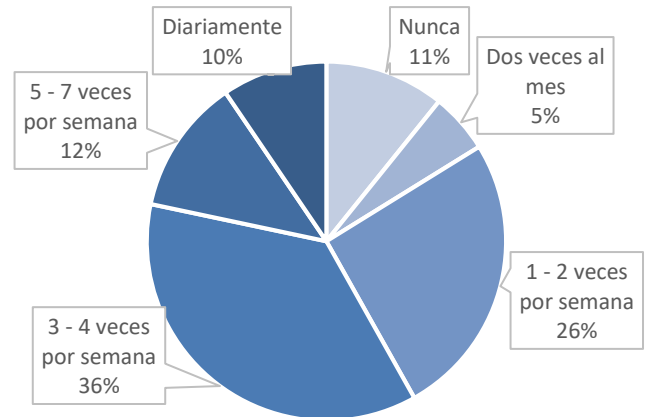
<sup>1</sup> [https://ops.fhwa.dot.gov/freight/infrastructure/truck\\_parking/jasons\\_law/truckparkingsurvey/index.htm](https://ops.fhwa.dot.gov/freight/infrastructure/truck_parking/jasons_law/truckparkingsurvey/index.htm)

<sup>2</sup> *Ibidem*, pág. 1-2

Conducir más allá de sentirse seguro y alerta debido a la falta de estacionamiento<sup>3</sup>



Frecuencia de estacionamiento no autorizado/no designado<sup>4</sup>



El Congreso promulgó la Ley de Jason [Jason’s Law] como Sección 1401 de la Ley Avanzando para el Progreso en el Siglo XXI [The Moving Ahead for Progress in the 21<sup>st</sup> Century Act- MAP-21] el 1 de octubre de 2012. El Congreso nombró la Ley en honor a Jason Rivenburg, quien fue asesinado a tiros y robado por \$7 mientras estacionaba en una gasolinera abandonada a unas 12 millas de su destino porque el receptor lo había rechazado por llegar temprano a su entrega.

El objetivo de la legislación era desarrollar soluciones que aumentaran la capacidad de estacionamiento y así mejoraran la seguridad de los conductores y de las carreteras. Sin embargo, en lugar de ello, varias agencias federales y estatales se han centrado principalmente en investigaciones, encuestas y subvenciones para sistemas de gestión de información de estacionamiento de camiones [Truck Parking Information Management Systems- TPIMS], en lugar de aumentar la capacidad real. La FHWA debe implementar las recomendaciones de la Coalición Nacional sobre Estacionamiento de Camiones [National Coalition on Truck Parking], de la cual OOIDA fue un participante y socio activo. Algunas de las soluciones propuestas fueron:

- Utilizar terrenos públicos dentro de los derechos de paso de las carreteras para desarrollar capacidad adicional de estacionamiento para camiones. Las opciones incluyen el uso de estacionamientos para vehículos compartidos durante las horas nocturnas, áreas de

<sup>3</sup> OOIDA Parking Survey 2010

<sup>4</sup> *Managing Critical Truck Parking Case Study - Real World Insights from Truck Parking Diaries*, ATRI (diciembre de 2016)

encadenamiento de camiones durante los meses de verano y puertos de entrada y estaciones de pesaje como áreas de estacionamiento temporal.

- Integre a los transportistas/destinatarios en la conversación para abordar las necesidades de estacionamiento de camiones en sitios industriales.
- Proporcionar una fuente de financiación dedicada a fondos de capital y mantenimiento para áreas de descanso público e instalaciones de estacionamiento para camiones en la red nacional de carreteras. Las opciones para posibles nuevas fuentes de financiamiento incluyen dedicar una parte de un impuesto o tarifa existente, como los impuestos federales no basados en el combustible (impuesto sobre neumáticos para camiones, impuestos sobre las ventas de camiones y remolques, impuesto sobre el uso de vehículos pesados) depositados en el Fondo Fiduciario de Carreteras [Highway Trust Fund].
- Realizar investigaciones para identificar las mejores prácticas utilizadas por los DOT y otras agencias públicas para generar ingresos para el mantenimiento/operaciones de áreas de descanso, incluidos patrocinios y el uso de grupos externos para proporcionar financiación y/o servicios de mantenimiento similares a un modelo de “Adopte una autopista”.
- Alentar a los estados y a las Organizaciones de Planificación Metropolitana [Metropolitan Planning Organizations- MPO] a abordar el estacionamiento de camiones y cuestiones similares en los planes de transporte estatales y regionales.

La escasez de estacionamiento para camiones sigue siendo un problema de seguridad vial que se pasa por alto y no se apoya adecuadamente. La necesidad de aumentar la inversión real en estacionamiento de camiones se debió hacer mucho tiempo y debe ser una prioridad para la FHWA, sus agencias asociadas del DOT, así como para los legisladores federales, estatales y locales. El objetivo debe ser los resultados, más que la investigación.

---

*Mientras hablaban en un evento del Ayuntamiento de OOIDA en 2019, Lee y Gary Zirbel, miembros de OOIDA, dijeron que la situación actual de estacionamiento es insostenible e insegura para los camioneros y automovilistas. “Hay gente muerta, vehículos dañados, multas. Pagamos permisos e impuestos y todo lo demás. ¿Dónde están nuestros derechos?”*

---

## **OOIDA**

Owner-Operator Independent Drivers Association Foundation, Inc.

A subsidiary of Owner-Operator Independent Drivers Association Inc.

1 NW OOIDA Drive • PO Box 1000 • Grain Valley, MO 64029 • Tel: (816) 229-5791 • Fax: (816) 427-4468  
e-mail: [foundation@ooida.com](mailto:foundation@ooida.com) • website: [www.ooidafoundation.org](http://www.ooidafoundation.org)