



## 5.7. PLAN DE MEJORA DE LA DISTRIBUCIÓN URBANA DE MERCANCÍAS

La distribución urbana de mercancías es un soporte imprescindible de la actividad económica de la ciudad y es a la vez un elemento que condiciona la fluidez del tráfico, tanto motorizado como no motorizado.

Mejorar la gestión y control de zonas de carga y descarga mejorará la operativa del transporte, el tráfico rodado, el tránsito peatonal y la calidad del espacio público.

Optimizar las operaciones de carga y descarga de mercancías es necesario no solo para mejorar el servicio, sino para mejorar el funcionamiento general de la ciudad.

La mejora de la operativa se basará principalmente en la **mejora de la gestión** de las zonas de carga y descarga, empezando por la modificación de la ordenanza reguladora. Se optimizarán dotaciones y horarios, se incrementará el control del estacionamiento indebido y se mejorará la gestión de las plazas.

Se testarán formas de distribución más productivas y con menor incidencia en el funcionamiento de la vía pública, como la distribución nocturna de mercancías.

También se mejorará y optimizará el transporte de largo recorrido, creando zonas de estacionamiento y pernocta de vehículos asociadas a los polígonos empresariales, para facilitar el descanso de transportistas y generando un mapa de transporte de mercancías, con información relevante para la actividad del transporte.

El estado actual presenta, en líneas generales, dos disfuncionalidades básicas desde el punto de vista de la operativa del servicio:

1. **Estacionamiento indebido:** tanto por parte de vehículos de carga y descarga en zonas no habilitadas, como del resto de vehículos en las zonas de carga y descarga.
2. **Tráfico de agitación:** es decir, las interferencias en la circulación producidas por los vehículos que buscan aparcamiento.

No existen métodos universales para resolver estos problemas, debido a que la heterogeneidad de las ciudades, tanto en sus aspectos morfológicos como culturales o de organización del transporte, hace que las soluciones que resultan exitosas en unos núcleos determinados no produzcan los mismos resultados en otros.

Como se ha visto en el diagnóstico, destacan los grandes movimientos del puerto interior de A Coruña, ubicado junto al centro urbano de la ciudad y desde el que se realiza un importante tráfico de entrada y salida de mercancías, con destino a las instalaciones industriales de A Coruña y a otros municipios.

La mayor parte del tráfico se realiza a través del vial de Eirís, que conecta el puerto con la carretera N-550 y la N-VI, mediante un falso túnel y enlaces que comunican Alfonso Molina por Matogrande, con la avenida de As Xubias a la altura de Casablanca (Os Castros). A pesar de ese vial, la ubicación del puerto junto al centro urbano de la ciudad, produce impacto en el medio ambiente y en la calidad de vida.

La construcción del nuevo puerto exterior en punta Langosteira corregirá ese impacto, los operadores de graneles sólidos y líquidos se trasladarán y



se posibilitará otra escala de usos, ya fuera del núcleo urbano, situación que será muy favorable para la movilidad sostenible en el municipio.

La administración pública local es la encargada de crear las condiciones adecuadas que posibiliten el desarrollo de la actividad comercial del sector privado, compaginándolo con las actividades del resto de actores intervinientes en el sistema de transporte.

Existe, para ello, una amplia variedad de estrategias encaminadas a dar respuesta a esta problemática, entre las que caben citar las enfocadas a:

- Ordenar y regular la distribución urbana de las mercancías.
- Controlar la indisciplina de estacionamiento.
- Regular la demanda de vehículos privados.
- Divulgar/incentivar el cumplimiento de las ordenanzas.

Hay que decir que las medidas que se plantean en esta propuesta se complementan entre sí, apenas cumplirían objetivos aplicadas de modo individual y también debe entenderse que se integran en el marco transversal de todas las medidas plantadas en el presente PMUS.

Siguiendo estas líneas de acción, se proponen una serie de medidas en el presente PMUS para la mejora de la distribución urbana de mercancías, que son las siguientes:

- **DUM1** – Revisión de la Ordenanza Municipal relativa a zonas de carga y descarga
- **DUM2** – Revisión de la dotación de zonas de carga y descarga
- **DUM3** – Control del estacionamiento en las zonas de carga y descarga

- **DUM4** – Distribución nocturna de mercancías
- **DUM5** – Mapa de transporte de mercancías
- **DUM6** – Zonas de estacionamiento y pernocta de vehículos pesados en los polígonos

A continuación se realiza una descripción detallada del contenido y alcance de cada una de estas medidas.



### 5.7.1. DUM1 - Revisión de la Ordenanza Municipal relativa a zonas de carga y descarga

#### Objetivo y Justificación:

Uno de los aspectos de mejora detectados en la fase de diagnóstico del presente PMUS tiene que ver con la revisión de la Ordenanza Municipal de Circulación (aprobada según BOP Núm. 119 de 27.05.03), en aquellos artículos relativos a la regulación de las zonas de carga y descarga de mercancías.

Se plantea pues, la adaptación de la Ordenanza Municipal de Circulación a la realidad de la actividad del transporte de mercancías urbano y a las propuestas del PMUS.

El objetivo principal radica en dotar una mayor flexibilidad a algunos artículos normativos y contemplar, en otros casos, aspectos más específicos que favorezcan el control de la actividad de carga y descarga por parte del Ayuntamiento o que estén enfocados a reducir el riesgo de estas operaciones, en especial en zonas de mucho tránsito peatonal.

Pese a todo, la ordenanza no es, en sí misma, una garantía de éxito si las medidas que contempla no se encuentran interiorizadas por la población y consensuadas con las organizaciones empresariales y ciudadanas afectadas, de forma que repercuta en el comportamiento de los conductores, haciéndoles proclives a su cumplimiento.

A esto último, podría contribuir el mantenimiento de reuniones periódicas con los distintos agentes implicados, así como la adecuada difusión de la normativa reguladora, mediante campañas publicitarias en diferentes medios de comunicación.

#### Descripción de la Propuesta:

Se propone modificar el **artículo 63** de la Ordenanza Municipal de Circulación, relativo a las normas generales para carga y descarga:

- Se contemple expresamente que de los daños causados a la vía o al mobiliario urbano de la misma, durante las operaciones de carga y descarga, serán responsables el conductor del vehículo y su titular o, en su caso, el propietario de la mercancía.
- Se modifique el punto c de forma que se contemple la posibilidad de disponer, en determinadas zonas de carga y descarga, de un espacio auxiliar en la calzada o acera para facilitar acopios provisionales que no interrumpan el tránsito peatonal y fomentando de forma generalizada el traslado directo de mercancía del vehículo al local.

Se propone modificar el **artículo 64** de la Ordenanza Municipal de Circulación, relativo a las zonas reservadas para carga y descarga.

- Se especifique que, con carácter preferente, la carga y descarga de mercancías se realizará en el interior de los locales comerciales siempre que reúnan las condiciones adecuadas y posean autorización de vado para el acceso de vehículos.
- Se cite expresamente que las actividades de carga y descarga se realizarán respetando las reglas de tráfico y prohibiéndose el estacionamiento en doble fila para realizar dichas labores.
- Se permita establecer, con carácter excepcional, espacios reservados para las actividades de carga y descarga, con horarios, tiempos máximos y/o tonelajes distintos a los establecidos con carácter general.



- Se establezca la obligatoriedad de un sistema de control de tiempo máximo, que facilite la vigilancia de las operaciones de carga y descarga por parte del Ayuntamiento. Esto podría consistir en la exhibición de la fecha y hora de inicio de la operación, mediante un ticket o sistema similar.
- Se cite expresamente la posibilidad de realizar operaciones de carga y descarga en periodo nocturno, bajo autorización expresa emitida por el Ayuntamiento condicionada al cumplimiento de determinados requisitos y respondiendo a una petición previa por parte del solicitante.
- Se modifique el punto 5 ampliando la carga útil máxima del vehículo en las operaciones realizadas en periodo nocturno, al objeto de disminuir el número de operaciones necesarias.
- Se cite expresamente que fuera del horario indicado por la señalización, las zonas reservadas a carga y descarga serán de uso público con las restricciones propias según el tipo de zona de que se trate (general, residente...).

Se propone modificar el **artículo 65** de la Ordenanza Municipal de Circulación, relativo a la carga y descarga en vías de circulación restringida (peatonales y otras) para que:

- Sea necesario establecer un régimen de horarios para proceder a las operaciones de carga y descarga en estas zonas.
- Se contemple, de forma general, la imposibilidad de efectuar, en calles peatonales, operaciones de elevación o descenso de cargas que puedan poner en riesgo la seguridad de los viandantes. En estos casos, el solicitante deberá proteger un perímetro suficiente

donde se vayan a realizar dichas actividades, estableciendo pasillos seguros y de dimensiones suficientes para los peatones.

- Se especifique la concesión de prioridad a los peatones en toda la zona de circulación, así como la prohibición de obstaculizar el espacio destinado al acceso a las viviendas y comercios.
- Se cite expresamente que se deberán evitar, en la medida de lo posible, ruidos, dificultades o molestias durante su realización a los usuarios de la vía.
- Se indique que se deberá hacer compatible la instalación de mesas y sillas con los horarios de carga y descarga cuando la dimensión de la calle peatonal lo permita.

Además de lo anterior, se sugiere dedicar un artículo específico a la regulación de las operaciones de carga y descarga de materiales de construcción e instalación de contenedores de obra en el viario público.



### Ficha técnica de la Propuesta:

Propuesta	<i>DUM1 – Revisión de la Ordenanza Municipal relativa a zonas de carga y descarga</i>
Ámbito de Aplicación	<i>Municipio</i>
Agentes implicados	<i>Ayuntamiento</i>
Horizonte de implantación	<i>Corto plazo</i>
Coste estimativo	<i>Se asume por la Administración Local</i>
Indicadores de Seguimiento	<i>Publicación aprobación definitiva BOP Número de infracciones</i>

### 5.7.2. DUM2 - Revisión de la dotación de zonas de carga y descarga

#### Objetivo y Justificación:

La coincidencia de los horarios de las operaciones de carga y descarga con la apertura de los comercios y con las horas punta de circulación en las ciudades plantea una serie de inconvenientes en la coexistencia de los tráficos.

El establecimiento de zonas reservadas para la carga y descarga de mercancías en el viario urbano tiene por objeto garantizar el mantenimiento y desarrollo de las actividades económicas en las áreas centrales de la ciudad; actividades que son de todo tipo: comercio, hostelería, restauración, ocio etc.

La existencia de una oferta adecuada de plazas reservadas, en relación a las actividades desarrolladas en el entorno, es un elemento básico para garantizar el correcto desarrollo de las operaciones de carga y descarga.

Sin embargo, hay que señalar que los principales problemas detectados en relación con las actividades de carga y descarga en la ciudad se refieren fundamentalmente a la ocupación indebida de las plazas reservadas a tal efecto, que obliga a los transportistas a estacionar manera irregular para realizar las operaciones de carga y descarga.

De hecho, la ampliación del número de plazas destinadas a operaciones de carga y descarga puede llegar a ser contraproducente si se mantienen los patrones similares de abuso de las mismas, motivo por el cual es fundamental simultanear un adecuado dimensionamiento de plazas a las tareas de vigilancia y control de los hábitos no deseados.



### **Descripción de la Propuesta:**

El análisis realizado en el documento de diagnóstico revela, con carácter general, la necesidad de un mayor número de plazas en las zonas más céntricas, en especial en el Distrito 1, Ciudad Vieja – Pescadería - Orzán y en el Distrito 5, Riazor – Labañou – Os Rosales, donde a pesar de presentar un elevado número de actividades comerciales, presentan ratios de plazas de carga y descarga muy inferiores a los de Distritos como los 3, 4 y 7.

Al objeto de valorar la necesidad de incrementar la ratio de densidad de plazas dedicadas a esta actividad en las zonas donde se hayan detectado problemas específicos, se propone la realización de un análisis de detalle respecto a la dotación y ubicación de plazas de carga y descarga, que sirva de base para la toma de decisiones concretas que permitan una adecuada gestión del espacio público.

Durante este proceso de análisis deberán mantenerse contactos para facilitar la participación de los diversos agentes implicados (comerciantes, transportistas, vecinos...) y evitar que surjan resistencias a las actuaciones que se adopten. También será necesario promover la carga y descarga en el interior de los locales que cuenten con el espacio adecuado.

Se plantean las siguientes propuestas:

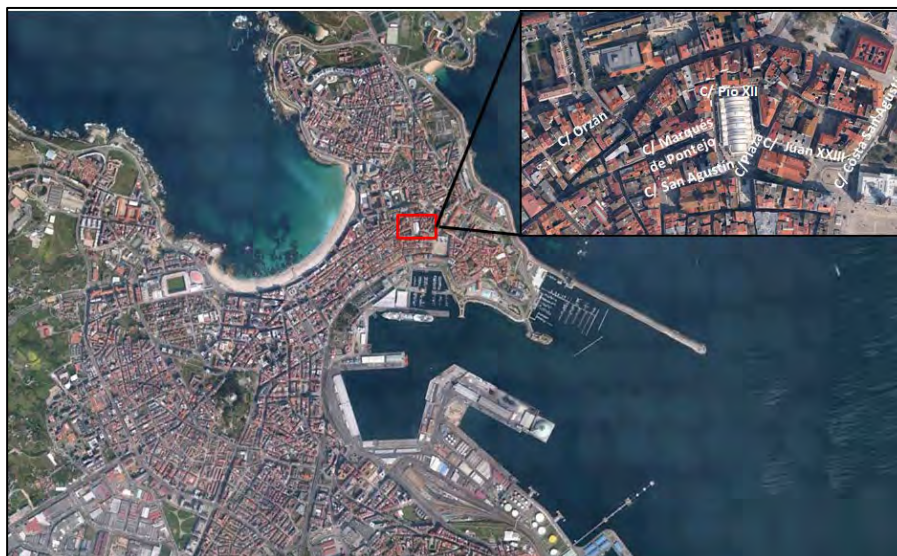
- Equilibrar la ratio de densidad en los Distritos 1 (Ciudad Vieja – Pescadería - Orzán) y 5 (Riazor – Labañou – Os Rosales) con la existente en otras zonas más céntricas y de actividad comercial parecida.

- Controlar los tiempos de carga y descarga de los vehículos comerciales, al objeto de que se ajusten a lo dispuesto por la Ordenanza Municipal de Circulación.
- Análisis detallado de la problemática de estacionamiento en cada zona, que permita racionalizar espacios y horarios para carga y descarga.
- Metodología basada en la participación de los diversos agentes implicados (comerciantes, transportistas, vecinos...).
- Primera actuación encaminada a resolver los problemas de gestión del estacionamiento de clientes, trabajadores y transportistas en las inmediaciones del Mercado de San Agustín.

### **Propuesta de experiencia piloto en la plaza del mercado de San Agustín**

Con independencia de las actuaciones que puedan derivarse de un análisis más detallado respecto de la dotación de plazas de carga y descarga en los Distritos 1 y 5, que permitiese equilibrar la ratio de densidad a la existente en otros distritos de actividad comercial parecida, la propuesta actual se centra en solucionar el problema detectado en la plaza del Mercado de San Agustín (Distrito 1), en el que estacionan trabajadores y clientes de diversos sectores y transportistas que realizan actividades de carga y descarga en la zona.

**Ilustración 47. Ubicación del mercado de San Agustín**



*Fuente: Google Earth y elaboración propia*

El Mercado de San Agustín se encuentra en un entorno peatonal, existiendo algunos viales próximos con regulación de estacionamiento según el servicio público de Ordenación y Regulación de Aparcamiento (ORA). Estas vías son:

- Rúa de Pío XII, rúa Juan XXIII, calle Plaza y calle Marqués de Pontejos, todas ellas incluidas en la categoría “General corta duración I” del servicio ORA. Esta categoría permite el estacionamiento durante un periodo máximo de 1 hora.

- Calle Cuesta de San Agustín, incluida en la categoría “General” del servicio ORA. Esta categoría permite el estacionamiento durante un periodo máximo de 2 horas.
- Calle San Agustín y calle Orzán, incluidas en la categoría “Residentes” del servicio ORA. Estas plazas sólo pueden ser utilizadas por vecinos de la zona con la correspondiente acreditación.

Parece necesario facilitar, en este entorno, una reordenación de las plazas existentes, tanto de las destinadas a las operaciones de carga y descarga, como de las reguladas por el servicio ORA, facilitando la rotación de vehículos privados y, por ende, reduciendo el estacionamiento indebido en las zonas de carga y descarga,

Recientemente se han cambiado algunas calles del entorno a la categoría “Corta duración II (Express)”. Dado que las actividades de compra relacionadas con los mercados requieren, por lo general, una duración superior a 20 minutos, se propone revisar el funcionamiento de esta actuación y valorar si facilita la rotación de vehículos privados y si contribuye a la reducción del estacionamiento indebido en las zonas de carga y descarga. Además, se debería de valorar, para una mayor eficacia, la posibilidad de ejercer un control más exhaustivo de los tiempos de estacionamiento de los vehículos privados en la zona.

De igual forma, parece oportuno controlar los tiempos de carga y descarga de los vehículos comerciales, al objeto de que se ajusten a lo dispuesto por la Ordenanza Municipal de Circulación.



### Ficha técnica de la Propuesta:

<b>Propuesta</b>	<i>DUM2 – Revisión de la dotación de zonas de carga y descarga</i>
<b>Ámbito de Aplicación</b>	<i>Municipio PILOTO: Entorno del Mercado de San Agustín</i>
<b>Agentes implicados</b>	<i>Ayuntamiento, transportistas y residentes</i>
<b>Horizonte de implantación</b>	<i>Corto-medio plazo</i>
<b>Coste estimativo</b>	<i>100.000 €</i>
<b>Indicadores de Seguimiento</b>	<i>Número de plazas de carga y descarga Número de infracciones Satisfacción general de la medida</i>

### 5.7.3. DUM3 - Control del estacionamiento en las zonas de carga y descarga

#### Objetivo y Justificación:

Las operaciones de carga y descarga, en las actividades de distribución urbana de mercancías, requieren tener que equilibrar las lógicas necesidades de las distintas partes involucradas en la misma (emisores, transportistas y receptores), con el resto de la movilidad afectada.

Una señalización inadecuada de las mismas o una vigilancia laxa, dificulta su localización e incita a un uso irregular de las mismas por parte de los particulares.

La consecuente indisciplina de estacionamiento genera una disminución de la velocidad de circulación y un aumento de los niveles de saturación, lo que se traduce en riesgos para la seguridad viaria, afectando también a la movilidad de vehículos y peatones y a la calidad del espacio urbano.

En este sentido, las actuaciones de control recurrente y específico de las zonas de carga y descarga en cualquiera de sus formas, llevan aparejadas un mayor grado de observancia en el cumplimiento de las ordenanzas y un mayor respeto por el buen uso de las plazas reservadas al transporte.

#### Descripción de la Propuesta:

Entre los métodos existentes para reducir la indisciplina de estacionamiento en las zonas destinadas a la carga y descarga, cabe citar los siguientes:

- 1- Actuaciones con incidencia en la observancia de la normativa reguladora por parte de los transportistas:



- Modificación en la señalización de las zonas de carga y descarga para hacerla más visible y eficaz.
- Disposición (en determinadas zonas de carga y descarga) de un espacio auxiliar en la calzada o acera para facilitar acopios provisionales.
- Información al transportista del grado de ocupación de las zonas de carga y descarga, que para que sean eficaces, deben llevar asociado un control del uso adecuado de las plazas.
- Distinción a operadores ejemplares: identificando a los operadores que tengan acreditada una certificación de calidad, estén al corriente de las licencias preceptivas, se comprometan a respetar la regulación de las zonas de carga y descarga y colaboren en las diferentes iniciativas municipales de mejora de la distribución de mercancías (optimizando la capacidad de los vehículos, utilizando vehículos ecológicos, operando en periodos valle,...). Para que actuaciones de esta índole sean efectivas, se requiere una política de incentivos, permitiendo por ejemplo un horario de utilización de las plazas más amplio o incluso plazas exclusivas para los operadores que cumplan los requisitos.
- Simplificación y facilidad de los trámites para transportistas y receptores: mediante el desarrollo de los mecanismos que permitan a ambos realizar los trámites preceptivos de cada pedido de forma ágil. Esta medida será especialmente importante para regular los permisos de acceso a zonas de circulación restringida.
- Mejorar el proceso de reserva de espacio público para operaciones de carga y descarga mediante la tramitación vía web, horarios de reserva inferiores al día y notificaciones de ocupación indebida con respaldo eficaz de un servicio municipal rápido de grúa.

Foto 33. Zona de carga y descarga con reserva dinámica de plaza



- Verde → disponible para reserva
- Verde intermitente → vehículo bien aparcado (reserva en uso)
- Rojo → reservado (no se permite aparcar)
- Rojo intermitente → vehículo no autorizado aparcado

Fuente: DOYMO

2- Otras actuaciones con incidencia en la observancia de la normativa reguladora:

- Uso regulado de las plazas de carga y descarga, mediante dispositivos que disuadan del estacionamiento indebido.
- Control por el usuario de las plazas de carga y descarga, donde el beneficiario se encargue de la vigilancia de las mismas, pudiendo notificar ocupación indebida con un respaldo eficaz de un servicio municipal rápido de grúa.



- Actuaciones de control recurrente de las zonas de carga y descarga: mediante agentes de movilidad, agentes de policía, cámaras de vigilancia, vehículos de denuncia automatizada, servicio de inmovilización y retirada de vehículos, etc.
- Campañas de concienciación de ciudadanos y transportistas, mediante la difusión en los medios de comunicación de la normativa reguladora, el impacto negativo del incumplimiento y las sanciones asociadas.

#### **Ficha técnica de la Propuesta:**

<b>Propuesta</b>	<i>DUM3 – Control del estacionamiento en las zonas de carga y descarga</i>
<b>Ámbito de Aplicación</b>	<i>Municipal</i>
<b>Agentes implicados</b>	<i>Ayuntamiento y transportistas</i>
<b>Horizonte de implantación</b>	<i>Medio-largo plazo</i>
<b>Coste estimativo</b>	<i>400.000 €</i>
<b>Indicadores de Seguimiento</b>	<i>Campañas de concienciación realizadas</i> <i>Número de infracciones</i>

#### **5.7.4. DUM4 - Distribución nocturna de mercancías**

##### **Objetivo y Justificación:**

Las formas no tradicionales de distribución urbana de mercancías, como son la distribución nocturna, la distribución en periodos valle, etc., permiten mejorar los conflictos producidos en relación con la saturación de la circulación en las horas punta diurnas de los distritos urbanos centrales de las ciudades. Son muy recomendables en zonas singulares por su interés turístico, por su elevado tránsito peatonal y o con fuerte presencia de comercio, que requieran el espacio para una adecuada visibilidad del comercio por el viandante o para el aparcamiento regulado de rotación.

Entre los beneficios que se obtienen con este tipo de actuaciones, se encuentran la reducción en periodo diurno de:

- Los retrasos en la cadena de distribución y reparto de mercancías, al utilizar viarios menos saturados.
- El número de camiones y su tiempo de permanencia en la ciudad y, por ende, el riesgo para la seguridad vial.
- El grado de ocupación de la vía pública.
- La polución y la contaminación acústica asociada.
- El consumo energético por tonelada transportada.

Para impulsar este tipo de actuaciones se requiere, de forma general, la adaptación de una serie de aspectos técnicos, entre ellos la utilización de:

- Pavimentos sonorreductores, vehículos y maquinaria adaptados para una baja emisión de ruido y almacenes insonorizados, que permitan una descarga rápida y silenciosa.



- Balizas luminosas de señalización y chalecos reflectantes, que minimicen los riesgos para la seguridad.
- Personal formado y observante con las ordenanzas.

#### Descripción de la Propuesta:

Se propone fomentar la carga y descarga nocturna en aquellos casos en los que sea posible, garantizando, desde el seguimiento y control de las operaciones, que los niveles de ruido no superen los umbrales aprobados en la normativa específica, asegurando el derecho al descanso de los residentes.

Para su materialización, se propone poner en marcha un **proyecto piloto** en algunas zonas de la ciudad donde la distribución de mercancías pueda realizarse mediante vehículos de mayor tamaño que los utilizados en periodo diurno, donde su limitada maniobrabilidad no los hace operativos. Dicho proyecto se encontrará, lógicamente, subordinado a la modificación de la correspondiente Ordenanza Municipal de Circulación.

Los transportistas obtendrían los beneficios derivados de la utilización de vehículos mayores (menos rupturas de carga) y de la reducción de los tiempos de recorrido, con la consecuente incidencia en la reducción de sus costes; los comerciantes las ventajas de una mejor organización en la recepción de los productos sin que se produzcan perturbaciones para los clientes; y la sociedad se aprovecharía de la reducción de los vehículos de distribución urbana de mercancías en la ciudad durante el periodo diurno.

El proceso de implementación de esta propuesta se debe fundamentar en una estrecha cooperación entre los diferentes agentes interesados y, especialmente, entre los sectores público y privado. Así:

- El **Ayuntamiento** sería el responsable de establecer el marco normativo adecuado en el que tenga cabida el servicio de distribución urbana nocturna de mercancías. Implicará, entre otros factores, el estudio de los niveles de ruido admisibles, el tonelaje permitido, la franja horaria de distribución, etc.
- Los **transportistas** deberán acordar con los proveedores de equipamiento la adaptación de sus vehículos y, con los comerciantes, la recepción de las mercancías en tiempo y forma.
- Los **comerciantes** serán los responsables de realizar los ajustes oportunos de horarios para garantizar la recepción de las mercancías en periodo nocturno.

El objetivo es aprovechar esta experiencia para poder aplicarla en otras superficies y locales comerciales, siempre que las condiciones sean compatibles con el descanso nocturno de los residentes.

#### Ficha técnica de la Propuesta:

<b>Propuesta</b>	<i>DUM4 – Distribución nocturna de mercancías</i>
<b>Ámbito de Aplicación</b>	<i>Municipal</i>
<b>Agentes implicados</b>	<i>Ayuntamiento, transportistas y comerciantes</i>
<b>Horizonte de implantación</b>	<i>Medio plazo</i>
<b>Coste estimativo</b>	<i>Administración local</i>
<b>Indicadores de Seguimiento</b>	<i>Número de operaciones en horario nocturno.</i>
	<i>Ruido –dB(A)- durante la carga y descarga.</i>
	<i>Nivel de satisfacción de los residentes.</i>



### 5.7.5. DUM5 - Mapa de transporte de mercancías

#### Objetivo y Justificación:

A Coruña, como ciudad portuaria con presencia de importantes polígonos empresariales, tiene una componente de tráfico de largo recorrido que debe hacer frente a determinados condicionantes específicos, como la interferencia entre el tráfico urbano, restricciones por peso o gálibo a la circulación de determinados vehículos, etc.

Un mapa completo de transporte de mercancías deberá recoger aquellos elementos con incidencia o relación con el transporte:

- Las rutas preferentes de transporte.
- Información sobre restricciones en el vial como dimensiones, peso, horario, gálibos, zonas de carga y descarga, zonas de aparcamiento, etc.
- Áreas de tránsito conflictivas
- Localización de puntos de interés: puertos, aeropuerto, polígonos industriales, áreas de descanso, estaciones de servicio, etc.

Permitiendo un adecuado transporte y distribución de mercancías, gracias al conocimiento del ámbito en el que se realiza. De este modo, su elaboración permitirá:

- Recoger esta información y llevar a cabo una actualización de la misma.
- Suministrar la información, permitiendo su consulta para escoger la ruta más adecuada en función de las condiciones del momento.
- Contribuir a canalizar el transporte pesado por las vías más adecuadas para su circulación evitando molestias a su paso.

- Detectar deficiencias y llevar a cabo actuaciones de mejora.

#### Descripción de la Propuesta:

Se propone la creación de un mapa de transporte de mercancías, constituido por una base de datos georreferenciada, que recoja los elementos de interés mencionados, ya sea actualizando los inventarios existentes o realizándolos de nuevo.

A partir de esta información se diseñarán rutas de transporte preferente de mercancías, las cuales permitirán canalizar los vehículos, tanto ligeros como pesados, hacia las vías que permitan optimizar su tiempo de viaje.

Esta información deberá estar disponible y accesible a ciudadanos y transportistas, teniendo carácter de **open-data** y garantizando su compatibilidad con los sistemas de información GPS habituales en el transporte. En la misma, se integrará el grado de congestión existente en las vías en tiempo real, obtenido de los gestores del viario.

#### Ficha técnica de la Propuesta:

<b>Propuesta</b>	<i>DUM5 – Mapa de transporte de mercancías</i>
<b>Ámbito de Aplicación</b>	<i>Municipio</i>
<b>Agentes implicados</b>	<i>Ayuntamiento</i>
<b>Horizonte de implantación</b>	<i>Medio plazo</i>
<b>Coste estimativo</b>	<i>60.000€</i>
<b>Indicadores de Seguimiento</b>	<i>Elaboración del Mapa</i>
	<i>Campaña de difusión del Mapa</i>
	<i>Uso del Mapa por los operadores</i>



### 5.7.6. DUM6 - Zonas de estacionamiento y pernocta de vehículos pesados en los polígonos

#### Objetivo y Justificación:

Actualmente, los operadores de transporte de A Coruña demandan zonas en las que poder estacionar cumpliendo con la legislación del transporte en instalaciones seguras y cómodas, dado que faltan espacios en donde poder hacer esas paradas.

El objetivo perseguido con esta propuesta es mejorar, en la medida de lo posible, este problema actual de pernocta de los vehículos pesados que tienen como destino A Coruña, paliando la situación de estacionamiento disperso e inseguro que actualmente se produce.

#### Descripción de la Propuesta:

Para dotar a los transportistas de zonas donde puedan estacionar los vehículos con un grado de confort y seguridad adecuado, se propone la habilitación de zonas de estacionamiento y pernocta de vehículos pesados asociados a los polígonos industriales de Pocomaco y Agrela.

Se deberá proceder a la identificación de parcelas en los polígonos industriales, para promoverlas mediante iniciativa pública, privada o mixta, para su uso como zonas de estacionamiento y pernocta.

De este modo, se pretende que los transportistas dispongan en estas zonas de suministro de carburantes, instalaciones de aseo y ducha, tienda, hostelería, aparcamiento de vehículos y vigilancia. En general, las instalaciones deberán:

- Tener accesos correctos y regulados de forma clara, así como una señalización reconocible.
- Estar orientadas a los conductores profesionales.
- Contar con servicios de seguridad y vigilancia.
- Permitir un adecuado descanso.
- Disponer de servicios de aseo y ducha, así como servicios de hostelería y tienda.
- Tener un número suficiente de plazas de aparcamiento para vehículos pesados, independiente del resto de vehículos.
- Ofrecer información de la zona y conectar con el casco urbano mediante transporte público.

#### Ficha técnica de la Propuesta:

<b>Propuesta</b>	<i>DUM6 – Zonas de estacionamiento y pernocta de vehículos pesados en los polígonos</i>
<b>Ámbito de Aplicación</b>	<i>Municipio</i>
<b>Agentes implicados</b>	<i>Ayuntamiento de A Coruña, operadores de transporte, Cámara de Comercio, representantes de los polígonos</i>
<b>Horizonte de implantación</b>	<i>Corto-medio plazo</i>
<b>Coste estimativo</b>	<i>300.000 €</i>
<b>Indicadores de Seguimiento</b>	<i>- m<sup>2</sup> habilitados</i>