

MESA 5.

CARGA Y DESCARGA



1. ELEMENTOS DESCRIPTIVOS DE LA MESA DE TRABAJO

- Número de personas participantes: 7
- Número de organizaciones / instituciones participantes: 4
 - ADISBASK.
 - ASOTRAVA.
 - CECOBI.
 - Bilbao Dendak.

2. FORTALEZAS Y DEBILIDADES DE BILBAO EN MATERIA DE MOVILIDAD SOSTENIBLE Y CARGA Y DESCARGA

Las **FORTALEZAS** señaladas por la mesa de trabajo en relación a la situación actual de la Carga y Descarga en Bilbao fueron las siguientes:

- Las personas participantes destacan, en primer lugar, que existe una **conciencia de que ésta es una herramienta absolutamente imprescindible** para trabajar.
- Indican, asimismo, que **la banda horaria** para llevar a cabo labores de Carga y Descarga **es suficientemente amplia**.
- Hay actualmente un proyecto piloto en marcha en este ámbito, y **existe interés por parte del Ayuntamiento y de las diferentes asociaciones** para mejorar el aparcamiento y el tránsito por la ciudad de los vehículos que realizan trabajos de Carga y Descarga.
- El **correcto emplazamiento de las zonas** existentes para Carga y Descarga, así como su **adecuada señalización** (que incluye información sobre el horario, las normas municipales, el tipo de vehículo que puede estacionar, etc.) es otro de los aspectos positivos a destacar.

- **La rotación** en el uso de las áreas destinadas a este fin **es, en general, apropiada.**
- **Existen alternativas** como los carriles multiusos. Son una herramienta muy fácil de usar y realmente útil para los profesionales en este ámbito.

Las **DEBILIDADES** detectadas por las personas participantes en el grupo en relación a la situación actual de la Carga y Descarga en Bilbao fueron las siguientes:

- La mesa de trabajo manifiesta que existe una **falta de ordenación general y/o específica por zonas.**
- Asimismo, los miembros del grupo comparten la opinión de que **el Casco Viejo** es un punto y aparte y que **precisa de una normativa específica.** Coinciden en que, por ejemplo, haría falta contar con un horario más amplio para desempeñar labores de reparto, porque, a día de hoy, el margen de tiempo es muy estrecho y, por tanto, se encuentran con que todos tienen que surtir a los comercios casi a la vez, con los problemas que ello acarrea.
- Estrechamente ligado al punto anterior, destacan que, en general, existe una **gran congestión en momentos puntuales del día**, sobre todo, en las horas más avanzadas de la mañana y cerca de los supermercados, lo cual hace que quien quiera servir lo tenga que hacer aparcando en cualquier sitio.
- Entre los participantes se percibe **una disonancia entre lo que dice la normativa municipal y la realidad del reparto día a día.** Señalan que, en muchos casos, son los propios comercios los que marcan cuándo se debe hacer la entrega. No obstante, reconocen que dentro del sector también hay una querencia por empezar y terminar pronto.
- También se destaca la **falta de control de acceso** a las zonas de Carga y Descarga, y, en ese sentido, indican la necesidad de realizar un estudio y de contar con herramientas que midan el uso real que se hace de dichas zonas (quién y a qué hora está entrando), bien sea mediante lectura de matrículas,

uso de cámaras, etc. La medición de esta realidad daría una fotografía más ajustada de la situación actual.

- Se señala que, aunque hay interés por parte del Ayuntamiento para reforzar el control de las zonas de Carga y Descarga y a pesar de que normalmente se respetan las zonas delimitadas para estas labores, **existe cierto intrusismo**, lo cual habría que atajar.
- Por último, existen **calles demasiado estrechas en algunas zonas** que dificultan el correcto tránsito de vehículos.

3. OBJETIVOS PARA EL PMUS EN MATERIA DE MOVILIDAD SOSTENIBLE Y TRANSPORTE PRIVADO

Tras la identificación de las fortalezas y debilidades, la persona dinamizadora expuso los **objetivos propuestos por el personal técnico y político del Ayuntamiento para el área de Carga y Descarga:**

- Aumentar las plazas de Carga y Descarga.
- Ampliar el horario de Carga y Descarga.
- Controlar el uso indebido del espacio de Carga y Descarga.

Las organizaciones participantes en la mesa de trabajo aprobaron los anteriores objetivos y solicitaron la **inclusión de los siguientes objetivos adicionales:**

- **Aumentar las medidas alternativas**, como el carril multiusos o el ticket de día de la OTA.
- **Adaptar el peso máximo permitido** en el casco urbano y, sobre todo, en el Casco Viejo, a las necesidades del tipo de reparto.
- Llevar a cabo **un estudio previo** de necesidades reales en este ámbito.
- **Impulsar el uso de APPs** que ofrezcan información en tiempo real.

Tras la inclusión de los 4 nuevos objetivos en el listado, se realizó la **clasificación de todos ellos en función del grado de prioridad atribuido para su abordaje en el futuro Plan de Movilidad Urbana Sostenible de Bilbao**. De esta forma, las organizaciones participantes identificaron **dos niveles de prioridad**:

OBJETIVOS DE MAYOR PRIORIDAD	
OBJETIVOS	MOTIVOS
Aumentar las medidas alternativas, como el carril multiusos o el ticket de día de la OTA.	Es la medida más fácil de implementar. No hipoteca unos espacios por la Carga y Descarga, ni supone restricciones. Puede ser flexible y contribuir, por tanto, a la solución de problemáticas específicas.
Aumentar las plazas de Carga y Descarga	<p>El actual número de plazas se considera insuficiente, pero la realidad es muy diferente de un lugar a otro; hay zonas con evidentes carencias respecto a otras.</p> <p>No obstante, se reconoce que Bilbao tiene la orografía que tiene y que hay barrios en los que es muy complicado quitar aparcamientos para poner zonas de Carga y Descarga.</p>
Controlar el uso indebido del espacio destinado a labores de Carga y Descarga.	<p>Los colectivos participantes coinciden en que antes de ampliar las zonas para Carga y Descarga es fundamental que se haga un uso correcto de las que ya existen y controlar que así sea, lo cual garantizaría la total efectividad de los medios de los que se dispone actualmente.</p> <p>Para ello, hace falta más cultura y pedagogía que ayude a solventar el amplio desconocimiento de las normas por parte de la ciudadanía.</p>
OBJETIVOS DE PRIORIDAD SECUNDARIA	
OBJETIVOS	MOTIVOS
Adaptar el peso máximo permitido en el casco urbano y, sobre todo, en el Casco Viejo, a las necesidades del tipo de reparto.	<p>De cara a conseguir una mayor efectividad y un menor impacto medioambiental, se considera relevante la adaptación del peso máximo permitido en el casco urbano y, fundamentalmente, en el Casco Viejo al tipo de reparto que se quiera llevar a cabo.</p> <p>Si, debido al cumplimiento de la actual legislación en relación al peso de los vehículos, hace falta llevar tres camiones de menor peso en lugar de uno mayor, en un franja horaria ya de por sí muy reducida en la que todos coinciden, se genera una congestión difícil de solventar.</p>

<p>Llevar a cabo un estudio previo de necesidades reales en este ámbito.</p>	<p>La mesa de trabajo destaca, asimismo, la necesidad de un análisis previo de necesidades que marque unos criterios de ordenación general y que se elabore en colaboración con todas las partes implicadas, porque, de lo contrario, resultarán inútiles todas las medidas que se pretendan implantar.</p> <p>Por ejemplo, se considera fundamental reflexionar sobre la incidencia que tendrá la peatonalización de una calle en la Carga y Descarga antes de acometer ninguna obra. En ese sentido, critican que a día de hoy se están haciendo las cosas a rebufo de las situaciones que van surgiendo, sin un análisis previo adecuado.</p>
<p>Ampliar el horario de Carga y Descarga.</p>	<p>Los asistentes diferencian dos aspectos en este punto: por una parte, la banda horaria, que consideran suficiente; por otra, el tiempo de uso de las zonas de Carga y Descarga (30 minutos) que, en ocasiones y para ciertos gremios (montaje de muebles, por ejemplo), resulta claramente insuficiente.</p>
<p>Impulsar el uso de APPs que ofrezcan información en tiempo real.</p>	<p>La tecnología actual permite el uso de APPs que sirvan como herramienta para una medición real y que ofrezcan información en tiempo real (por ejemplo, sitios libres, velocidad a la que se circula, etc).</p>

4. COMPROMISOS DE LAS ORGANIZACIONES / INSTITUCIONES PARTICIPANTES EN RELACIÓN A LA MOVILIDAD SOSTENIBLE

Por último, se desarrolló una dinámica para **establecer compromisos y propuestas de autocorresponsabilización** de los agentes participantes para mejorar la movilidad en Bilbao:

- En primer lugar, se recoge el firme compromiso de los miembros de la mesa a **participar y ser agentes tractores en proyectos colaborativos** que, como éste, lleve a cabo el Ayuntamiento, con el fin de mejorar la movilidad sostenible de la ciudad.
- Asimismo, muestran una total disponibilidad para **aportar datos sobre el número de transportes** que se mueven a nivel del sector.
- Desde ADISBASK muestran su disposición a **invertir y hacer uso de vehículos con combustibles alternativos** a cambio de algunas ventajas en su labor

diaria de reparto. Se trata, de hecho, de una propuesta que ya se le ha trasladado al Ayuntamiento de San Sebastián.

- Por su parte, desde Bilbao Dendak se destaca la **necesidad de una mayor cultura y pedagogía** en el ámbito de la movilidad sostenible y se señala que **2.000 escaparates** de la ciudad se pueden utilizar **para trasladar mensajes** a la ciudadanía. Además, se remarca que desde el comercio de Bilbao siempre se piensa en la movilidad y facilidad de su clientela, ofertando todo tipo de servicios (envíos a domicilio, etc.).

Como reflexión final surge en el grupo cierta preocupación de que en un plan de tan largo alcance temporal no se esté hablando ni de electrificación, ni de huella ambiental, cuestiones ambas que habrá que abordar, junto con otras, como la descarga nocturna, conscientes en todo momento de que hay que conseguir que las labores de reparto sean lo menos agresivas posibles.