

#### 1.4 Distribución de Mercancías.

En los últimos años de desarrollo económico el transporte de mercancías ha mantenido una tendencia ascendente.

El aumento de las operaciones de distribución se ha visto motivado por las necesidades asociadas al sistema consumista de la última época de bonanza económica y el aumento de la distribución de productos.

Tiene incidencia en el sistema de movilidad general de la ciudad, la circulación de peatones, bicicletas, tráfico motorizado, y aparcamientos, y su mal funcionamiento puede causar importantes perjuicios, tanto económicos asociados a los costes de distribución, como sobre el resto de la movilidad. El aumento de la motorización de la ciudad, unido al desarrollo económico y el aumento de la actividad comercial, hacen que aumente la incidencia de estas operaciones sobre el sistema.

El sistema comercial de Córdoba está claramente posicionado en torno al sector servicios, que tiene un papel preponderante en la economía de la ciudad, por encima de las actividades industriales tradicionales. De hecho el 88,3% de los trabajadores en Córdoba en 2010 estaban ocupados en el sector servicios, seguido por un 6,9% en la industria, y un 3,4%, 1,4% en los sectores construcción y agricultura respectivamente.

A nivel urbano destacan los comercios minoristas, concentrados en el Centro de la Ciudad y el barrio contiguo Ciudad Jardín. Seguido por la concentración de comercio en algunas calles puntuales de Levante y Noroeste.

En los polígonos industriales de Córdoba, las actividades terciarias de almacenaje, distribución y servicios de apoyo a empresas y a particulares serán predominantes, frente a otras actividades propiamente industriales. Este hecho, junto a las actividades comerciales minoristas y la actividad de los grandes centros comerciales, van a determinar los flujos de distribución de mercancías a nivel urbano.

Los ejes principales de distribución del tráfico de vehículos pesados son por un lado la Autovía del Sur, A-4, de acceso a la ciudad por el Sur, que a su paso por la ciudad da acceso además a los polígonos industriales más significativos, P.I. Amargacena, P.I. Torrecillas y P.I. Las Quemadas; seguido por la Ronda de Poniente en su tramo sur que bordea a la ciudad por el oeste, y la nacional N-432, que circunvala al municipio por el este y da acceso al norte de la ciudad.

En materia de carga y descarga, las distintas características y necesidades de la ciudad, unido a la prioridad de preservar el Casco Histórico del tráfico indiscriminado de vehículos, han llevado a dividir la misma en cuatro sectores diferentes que se regulan y limitan de forma específica: Sector 1, Zonas A.C.I.R.E.; sector 2, Centros Comerciales Abiertos, Sector 3, Zonas del Casco Histórico no clasificadas como A.C.I.R.E. y el Sector 4 que abarca el resto de las vías de la ciudad.

El reparto de mercancías se caracteriza por tener unas fuertes limitaciones de espacio y tiempo. En general los horarios para realizar las acciones coinciden con los horarios de apertura de los establecimientos, excepto en zonas peatonales y A.C.I.R.E. que están especialmente limitado. Las operaciones se pueden realizar en los lugares establecidos y que aparecen indicados para ellas y fuera de ellas en los lugares en que esté permitido estacionar el vehículo. Se puede solicitar realizar las operaciones de carga y descarga en horario nocturno (que incluye el horario comprendido entre las 22:00 h y las 7:00 h del día siguiente).

El tiempo máximo autorizado es de treinta minutos para todos los sectores excepto el sector 1.

No están autorizados a realizar operaciones de carga y descarga en el municipio los vehículos de más de 12,5T, los que transporten materias explosivas, inflamables, cáusticas, corrosivas, tóxicas, nauseabundas o insalubres.

La cuantía de plazas reservadas para carga y descarga óptima o recomendable, según la bibliografía estudiada, está

en torno a 1 plaza por cada 1.000 metros cuadrados de uso comercial o por cada 2.000 metros cuadrados de oficinas.

Las plazas de carga y descarga atendiendo a la demanda comercial se concentran principalmente en Ciudad Jardín, Santa Rosa-Valdeolleros, Viñuela y Centro de la ciudad, coincidiendo con las zonas denominadas Centros Comerciales Abiertos.

Estas plazas deben estar correctamente señalizadas, y aparecer de forma claramente legible los horarios autorizados para las operaciones en cada una de ellas.

Además se dispone de intercambiadores de mercancías existentes, desde donde es posible trasladar la mercancía desde los vehículos pesados a otros de menor tonelaje autorizados a la distribución en la ciudad. Estos se localizan en Mercacórdoba, ubicado en el Arenal, y el parque logístico de Córdoba, en la carretera de Palma del Río.

Sería interesante estudiar la implantación de un punto de logística de distribución urbana de mercancías, que supondría una terminal de cambio del soporte del transporte a otro más adecuado para la circulación urbana y una terminal de almacenes; la adecuación de rutas, la señalización y gestión de recorridos, el establecimiento de áreas de carga y descarga, etc.

Supondría un sistema que racionalice el conjunto común de operaciones que estén dentro de un mismo espacio.



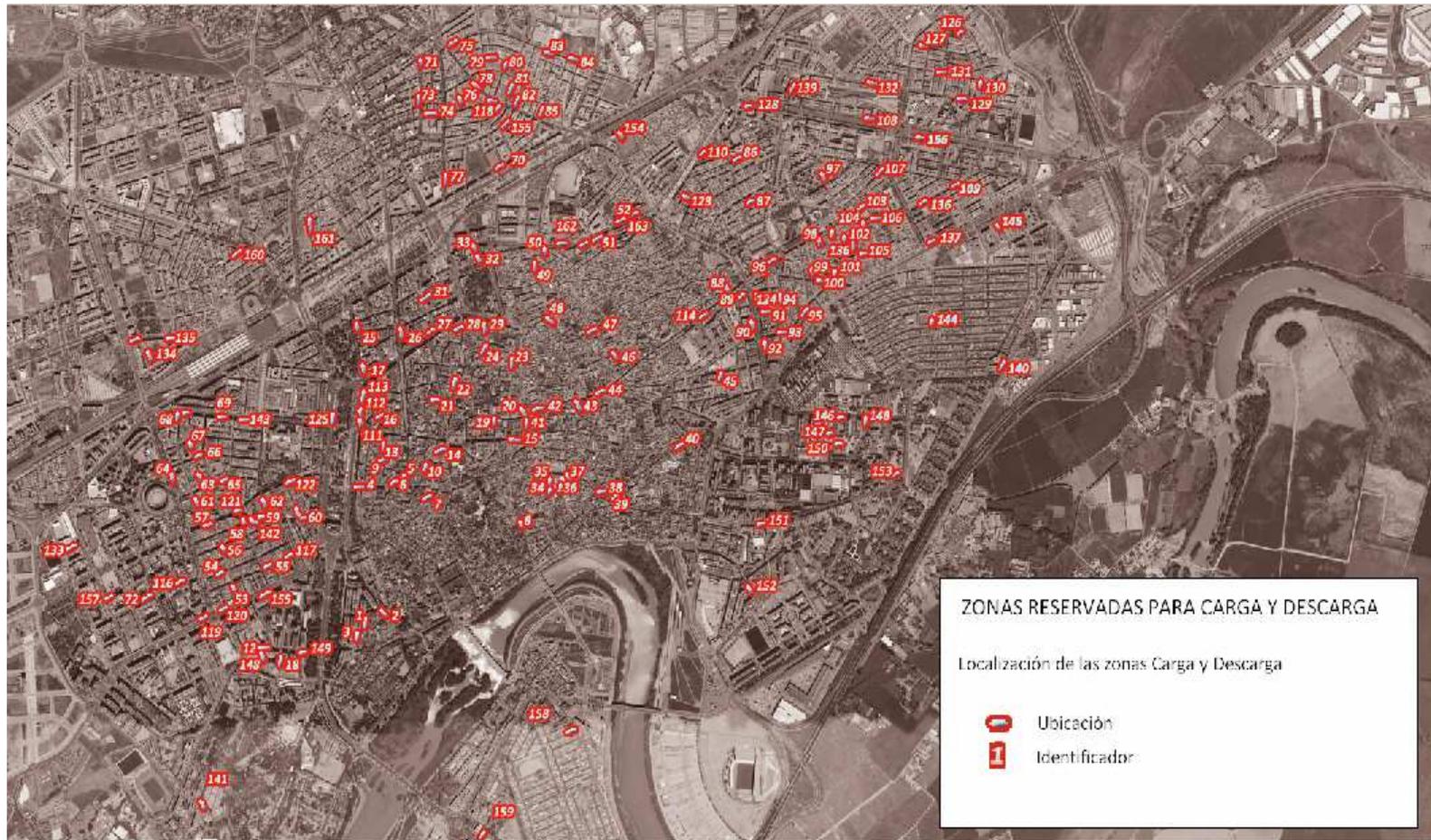


Figura 5. Localización de las Zonas reservadas para Carga y Descarga.



Los problemas detectados en materia de operaciones de carga y descarga se refieren más a la ocupación ilegal de las plazas reservadas y falta de indisciplina por transportistas y conductores de vehículos turismos, que a la existencia de oferta suficiente y adecuada de plazas reservadas.

Destaca el problema asociado de la coincidencia del horario de las operaciones con el de apertura de los comercios, y horas punta en el tráfico motorizado y no motorizado de la ciudad.

Las operaciones de carga y descarga tienen la dificultad de tener que equilibrar las necesidades e intereses de las distintas partes involucradas en la actividad de distribución de mercancías, remitente, transportista, receptor y el resto de circulación que también se ve afectada.

La regulación de la actividad y las desviaciones de la misma, puede dar lugar a importantes ineficiencias y perjuicios tanto como para la actividad en sí como para los terceros: congestiones, contaminación, ruidos, etc).

Se detalla a continuación un breve diagnóstico de la situación en base a las debilidades, fortalezas, amenazas y oportunidades del sistema de Distribución de Mercancías de la ciudad.



MATRIZ DAFO	DISTRIBUCIÓN DE MERCANCIAS
DEBILIDADES	FORTALEZAS
<p>Las operaciones de carga y descarga se realizan en el horario de apertura de las tiendas, lo que lo hace coincidir con la hora punta del tráfico de la ciudad.</p> <p>La necesidad de preservar el Casco Histórico del tráfico indiscriminado de vehículos.</p> <p>Concentración de cargas y vehículos en las horas de reparto.</p> <p>Las actividades terciarias de almacenaje, distribución y servicios de apoyo a empresas y a particulares son predominantes.</p> <p>Aumento del número de trabajadores autónomos que en general utilizan la furgoneta como herramienta de trabajo.</p> <p>El número de ilegalidades que se llevan a cabo es elevado, además estas infracciones son difíciles de penalizar debido a la cantidad de medios necesarios para controlarlos y regular las zonas, además el breve tiempo de la infracción.</p>	<p>La existencia de una ordenanza que regula las operaciones de carga y descarga en función de las necesidades específicas de la zona.</p> <p>Posibilidad de realizar las operaciones de carga y descarga bajo premisa de nocturnidad con las ventajas que conlleva.</p>

MATRIZ DAFO	DISTRIBUCIÓN DE MERCANCÍAS
AMENAZAS	OPORTUNIDADES
<ul style="list-style-type: none"> <li>- La ordenanza no es en sí misma una garantía de éxito si estas medidas no están asumidas por la población y consensuadas con las organizaciones empresariales y ciudadanas afectadas.</li> <li>- La creciente demanda de consumo de productos de todo tipo, que hay que llevar al lugar de consumo.</li> <li>- Tendencia a reducir los almacenes en las instalaciones industriales, comerciales y de oficinas, debido a su alto coste, que obliga a ser servidas por operaciones de distribución de mercancías.</li> <li>- El desarrollo de las compras a distancia y por Internet que aumentan el número de productos a entregar a domicilio.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Fomento del uso de otro tipo de vehículos para las operaciones de distribución de mercancías, y de tracción no motorizada (carretillas manuales y eléctricas, bicicletas de carga, plataformas tractoras) sobre todo en el interior del Centro Urbano.</li> <li>- Uso de reglamentación para dar facilidades a ciertos tipos de vehículos, sobre su sistema de tracción, elementos de reducción de emisiones, limitaciones de tamaño o volumen de ocupación, que de forma indirecta y lentamente afecta sobre la gestión mecanizada de la distribución de mercancías.</li> <li>- Inclusión de zonas de carga y descarga en zonas privadas de los comercios e industrias de extensión superior a una fijada.</li> <li>- Implementación en la red de distribución de nuevas técnicas informáticas y el telecomando, que pueden permitir alterar la señalización de una ciudad e incluso gestionar la demanda según periodos del día y según la carga.</li> <li>- La mayor conciencia social sobre el ruido y las emisiones del transporte mecanizado.</li> </ul>