



Gipuzkoako garraioa eta logistika garatzeko  
herriarren eta enpresen foroa  
Foro ciudadano y empresarial para el desarrollo  
del transporte y la logística Guipuzcoana

# ESTUDIO DE OPORTUNIDAD PARA EL DESARROLLO DE UN CENTRO MULTISERVICIO SEGURO PARA VEHÍCULOS PESADOS EN TRÁNSITO EN GIPUZKOA



Gipuzkoako Foru Aldundia  
Diputación Foral de Gipuzkoa

**ITC**

INSTITUTO DE TRANSPORTE Y COMERCIO  
GARRAIO ETA MERKATARITZA INSTITUTUA

**- Diciembre de 2008 -**

|                                                                                             |           |
|---------------------------------------------------------------------------------------------|-----------|
| <b>1. INTRODUCCIÓN .....</b>                                                                | <b>1</b>  |
| <b>2. FACTORES PARA PROMOVER UN CENTRO MULTISERVICIOS PARA TRANSPORTISTAS.....</b>          | <b>4</b>  |
| 2.1. SEGURIDAD .....                                                                        | 4         |
| 2.2. CRIMINALIDAD .....                                                                     | 6         |
| 2.3. OFERTA DE SERVICIOS Y EQUIPAMIENTOS PARA EL CONDUCTOR .....                            | 11        |
| 2.4. OBLIGACIONES CONTRACTUALES FRENTE A TERCEROS .....                                     | 12        |
| <b>3. MARCO DE REFERENCIA PARA LA CREACIÓN DE APARCAMIENTOS SEGUROS PARA CAMIONES .....</b> | <b>13</b> |
| 3.1. CATEGORIAS Y SERVICIOS DE LOS APARCAMIENTOS SEGUROS.....                               | 13        |
| 3.2. EL MARCO POLÍTICO E INSTITUCIONAL EUROPEO.....                                         | 17        |
| 3.3. CONDICIONES PARA LA VIABILIDAD ECONÓMICA .....                                         | 18        |
| <b>4. APARCAMIENTOS SEGUROS MULTI-SERVICIO REFERENTES EN LA UNIÓN EUROPEA .....</b>         | <b>21</b> |
| 4.1. PROYECTO “SAFE PARKING SITES” .....                                                    | 21        |
| 4.2. PROYECTO SETPOS (SECURE EUROPEAN TRUCK PARKING OPERATIONAL SERVICES).....              | 23        |
| 4.3. PRÓXIMOS PASOS DE LA UNIÓN EUROPEA: PROYECTO LABEL.....                                | 29        |
| 4.4. CENTROS REFERENTES EN LA UNIÓN EUROPEA.....                                            | 31        |
| 4.4.1. FRANCIA .....                                                                        | 31        |
| 4.4.2. REINO UNIDO .....                                                                    | 42        |
| 4.4.3. ALEMANIA .....                                                                       | 46        |
| 4.4.4. ESPAÑA.....                                                                          | 48        |
| 4.4.5. OTROS APARCAMIENTOS SEGUROS EN EUROPA.....                                           | 54        |

|                                                                                                       |            |
|-------------------------------------------------------------------------------------------------------|------------|
| <b>5. ANÁLISIS DEL TRÁNSITO DE VEHÍCULOS PESADOS EN GIPUZKOA.....</b>                                 | <b>57</b>  |
| 5.1. INFORMACIÓN DE AFOROS EN LAS CARRETERAS DE GIPUZKOA.....                                         | 57         |
| 5.2. OBSERVATORIO HISPANO-FRANCÉS DE TRÁFICO EN LOS PIRINEOS .....                                    | 59         |
| 5.3. EVOLUCIÓN DEL TRÁFICO DE VEHÍCULOS PESADOS EN GIPUZKOA HASTA EL 2020 .....                       | 63         |
| 5.4. DEMANDA POTENCIAL DE ZONAS ACONDICIONADAS PARA EL DESCANSO .....                                 | 64         |
| <b>6. OFERTA ACTUAL DE APARCAMIENTOS PARA VEHÍCULOS PESADOS .....</b>                                 | <b>65</b>  |
| 6.1. OFERTA DE APARCAMIENTO EN GIPUZKOA.....                                                          | 65         |
| 6.2. OTROS APARCAMIENTOS SEGUROS EN EL ENTORNO.....                                                   | 86         |
| <b>7. ESTUDIO EMPÍRICO DE LA DEMANDA DE SERVICIOS.....</b>                                            | <b>91</b>  |
| <b>8. CONSIDERACIONES PARA LA DEFINICIÓN DE UN MODELO DE CENTRO MULTISERVICIO PARA CAMIONES .....</b> | <b>105</b> |
| <b>9. BIBLIOGRAFÍA Y CONTACTOS .....</b>                                                              | <b>111</b> |
| <b>10. ANEXOS.....</b>                                                                                | <b>114</b> |

## 1. INTRODUCCIÓN

El transporte de mercancías por carretera juega un papel principal en el sistema logístico de Gipuzkoa. El número de camiones que atraviesan diariamente nuestras carreteras aumenta constantemente, junto a la propia demanda que genera este territorio (tanto por la importante actividad productiva como por la atracción de cargas) que requiere un desarrollo de infraestructuras que garanticen la calidad de los servicios y el bienestar de los profesionales.

A pesar del importante esfuerzo económico que se va a realizar en Gipuzkoa para impulsar modos alternativos a la carretera, ésta seguirá siendo el modo prioritario, también en los acarreo hacia estos servicios alternativos de transporte. En esta tesitura, será necesario invertir en la modernización de este modo de transporte. Una de las principales carencias detectadas en los últimos años es la escasa oferta de plazas de aparcamiento para vehículos pesados en Gipuzkoa, ya sea para los tráficos internacionales de paso por el territorio como para los profesionales de Gipuzkoa que demandan el acondicionamiento de áreas de estacionamiento cerca de sus municipios.

La definición de una red de infraestructuras logísticas y del transporte que fomenten la intermodalidad e interoperatividad entre modos debe estar acompañada de otras implantaciones que garanticen la calidad de los servicios unimodales. Aprovechando el importante tránsito de vehículos pesados por carretera en nuestro territorio, para el que debemos habilitar una serie de servicios mínimos que garanticen la calidad de vida de los profesionales, debemos ser capaces de detectar las oportunidades que surgen y apostar por soluciones que faciliten este tránsito por un lado, pero que también generen beneficios para Gipuzkoa, tanto económicos como sociales.

Para paliar esta deficiencia, la Diputación Foral de Gipuzkoa ha habilitado una serie de aparcamientos vigilados cercanos a las principales vías de comunicación (N-I y A-8) tanto para abonados como para plazas en rotación (tránsito): Zubietá, Lintzirin, Oiartzun y Aritzeta.

Además de estos emplazamientos, desde algunos municipios guipuzcoanos (p.ej. Zarautz) se han construido aparcamientos vigilados, dirigidos al estacionamiento de vehículos del propio municipio fuera de los cascos urbanos.



De todos modos, la oferta actual se muestra del todo insuficiente y tanto por parte de las instituciones como por parte de los profesionales del sector se aboga por incrementar el número de plazas disponible con la puesta en servicio de un aparcamiento integral en Gipuzkoa<sup>1</sup>.

### ¿POR QUÉ DEL PROYECTO?

- Se observa una *oferta deficiente de plazas* de estacionamiento para vehículos pesados y de servicios a los transportistas en tránsito en Gipuzkoa. La carencia de aparcamientos integrales y seguros limita la diferenciación respecto a otros territorios limítrofes.
- La *carencia de infraestructuras adecuadas* en el corredor del paso pirenaico Irún-Biriatou, a ambos lados del paso fronterizo, empeora la calidad de vida de los conductores y genera situaciones de riesgo (aparcamientos indebidos, falta de seguridad personas-mercancías, etc).
- Existen *experiencias en otras regiones europeas* que podrían servir de modelo para la definición de un planteamiento adecuado a las características guipuzcoanas. La traslación de estos estándares a nuestra realidad permitirá mejorar la calidad de los servicios.

### ALCANCE DEL PROYECTO

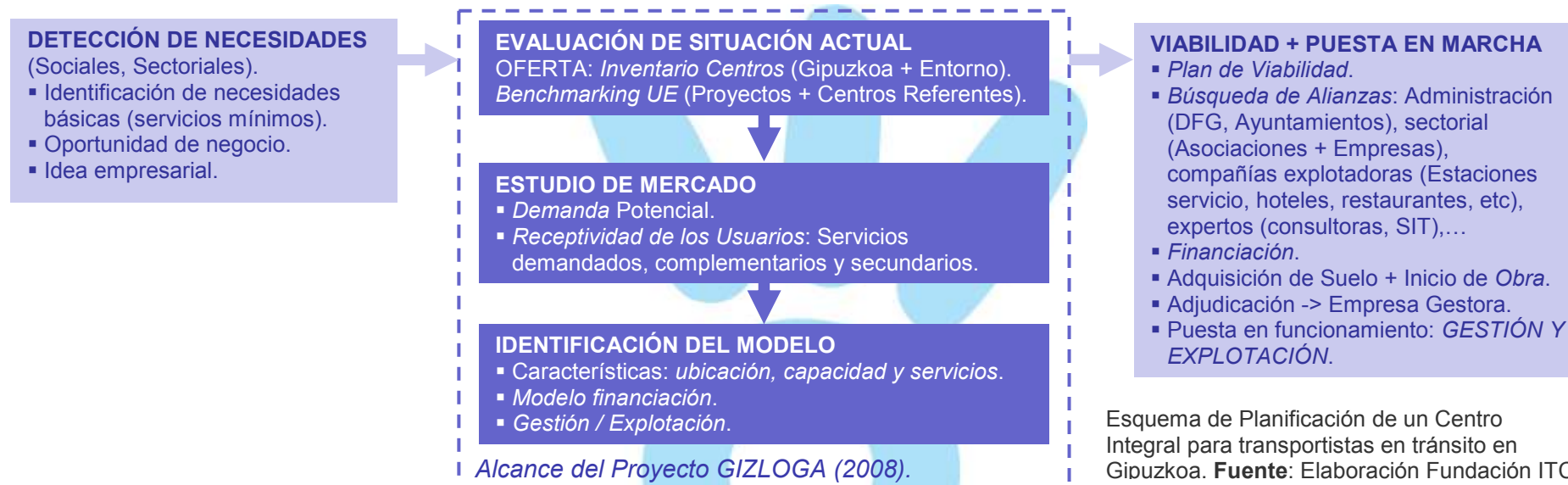
Considerando el déficit de servicios básicos para transportistas en tránsito por nuestras carreteras y la escasez de plazas de aparcamiento para los profesionales del transporte de mercancías por carretera, el proyecto desarrollado dentro del programa de actuación de Gizloga 2008 presenta una caracterización de la situación inicial (analizando la oferta actual y los referentes en la UE), incluye un trabajo empírico que persigue conocer las receptividad de los usuarios potenciales para utilizar un centro multi-servicios en Gipuzkoa y finalmente esboza una serie de condiciones que debe incorporar un *futuro centro integral de servicios para transportistas en tránsito en Gipuzkoa*.

Como paso final de la planificación, y fuera ya del alcance de este proyecto, quedaría el desarrollo de un plan de viabilidad, la búsqueda de alianzas y financiación de los equipamientos, la ejecución de la obra y la posterior adjudicación y puesta en servicio de las instalaciones.

<sup>1</sup> En Comparecencia ante Juntas Generales para informar en relación con la actividad y actuaciones previstas por la Sociedad Pública ETORLUR, S.A. en esta Legislatura (11/06/2008, expediente: 08/C/32/0000572), la Diputada Foral del Departamento de Movilidad y Ordenación del Territorio informó de la actuación para buscar un terreno de grandes dimensiones en las inmediaciones de Donostialdea que recoja “no solamente un aparcamiento para los camiones que pasan por ahí, sino que disponga también de una especie de hotel, con duchas y, bueno, que ofrezca distintos servicios”.

Desde la Asociación de transporte de mercancías por carretera, Guitrans, se cifra en torno a 1.500 las plazas de aparcamiento necesarias dentro del Territorio.





### OBJETIVOS DEL PROYECTO GIZLOGA 2008:

- Identificar la *oferta actual de plazas de aparcamiento* para vehículos pesados en tránsito en Gipuzkoa y los servicios que se prestan.
- *Conocer otros centros* multi-servicios para transportistas en Europa; *analizar* sus servicios y modelo de funcionamiento.
- *Conocer la demanda* de los usuarios: preguntar a los conductores en tránsito y a las empresas por los servicios que utilizan, los que creen que son necesarios y los que no utilizarían nunca.
- Definir las *características* a tener en cuenta para la implantación de un centro de servicios seguro en Gipuzkoa: ubicación, capacidad, servicios necesarios, etc.



### 2. FACTORES PARA PROMOVER UN CENTRO MULTISERVICIO PARA CAMIONES

Generalmente, los transportistas de mercancías por carretera realizan sus paradas en ruta en zonas (estaciones de servicio, áreas de descanso, etc) más o menos acondicionadas, intentando agruparse con otros conductores, entorpeciendo así los ataques y robos. De todos modos, la aparición, cada vez más fuerte, de grupos organizados y coordinados de delincuentes con el objetivo de robar las cargas, los vehículos o el propio combustible dejan en evidencia el escaso éxito de estas zonas “no seguras”.

Contra este crimen organizado y mejorando la calidad de vida de los profesionales en la carretera, es necesario diseñar e implantar nuevos aparcamientos y zonas de descanso seguras que ofrezcan una serie de servicios básicos.

En esta misma dirección está inmersa la Unión Europea, cuya concienciación para la mejora de la actual oferta de centros ha derivado en los últimos años en el impulso del programa europeo (SETPOS, que se desarrollará en un apartado posterior) de definición de una red segura de aparcamientos para camiones en la red europea de carreteras. Esta importante apuesta viene motivada por una serie de factores que se recogen a continuación:



#### 2.1. SEGURIDAD

Garantizar la seguridad del transporte por carretera es uno de los objetivos que se marca la Comisión Europea<sup>1</sup> en la búsqueda de unas mejores condiciones sociales del sector. Los escalofriantes datos de ataques, robos y agresiones a transportistas en ruta (tanto en la carretera como en sus paradas) obligan a tomar medidas eficaces en este sentido. En este objetivo deben converger los intereses comunes de todos los agentes que intervienen en la cadena de transporte, desde el productor y el cargador en un inicio hasta el destinatario o cliente final, pasando por la compañía aseguradora, el operador o empresa de transporte y el propio conductor que realiza la operación. Para dar respuesta a todos ellos se debe garantizar:

<sup>1</sup> <http://europa.eu/rapid/pressReleasesAction.do?reference=IP/07/806>

- **La seguridad de la mercancía:** los grupos organizados de delincuentes son capaces de detectar y controlar los tráfico y productos de mayor valor y salida más sencilla en el mercado negro; será necesario tener un mayor cuidado de este tipo de productos (automóviles, alta tecnología, etc).
- **La seguridad del vehículo y del combustible:** dado el elevado precio de los vehículos, es frecuente el robo de camiones destinados a países con menor “control” y de combustible directamente de los depósitos.
- **La seguridad de los conductores:** es frecuente que los ataques y robos se produzcan en presencia del conductor, que sufre agresiones e incluso secuestros. La proliferación de centros seguros para el descanso puede elevar la confianza de estos en sus paradas obligadas.

El término “seguridad” viene unido muchas veces a la lucha frente a ataques, pero tiene una segunda acepción relacionada con la prevención de accidentes y de todo tipo de riesgos en la carretera<sup>2</sup>. El desarrollo de centros integrales seguros tiene mucho que ver también con este segundo concepto. Garantizar el descanso de los conductores eleva su calidad de vida y asegura un descanso más placentero que se ve reflejado en unas mejores condiciones para la conducción. Un conductor que puede descansar por la noche porque no tiene que estar pendiente de la carga, que se puede asear y que tiene acceso a unos servicios básicos (zona de descanso, comida, ocio, etc) afrontará en mejores condiciones su jornada laboral.

Los profesionales mejorarán sus condiciones sociolaborales en la medida en la que se desarrolle una red integrada de centros seguros en Europa y un sistema de información que permita a los usuarios planificar adecuadamente sus rutas. La normativa de tiempos de descanso obliga a realizar paradas de descanso ante las que se debe ofertar una red coordinada de centros.

En estos estacionamientos obligados en ruta, la seguridad viene también unida al impacto que cierto tipo de cargas puede tener en el resto de compañeros. La gestión eficaz de los vehículos con mercancías peligrosas tendrá mucho que ver en la mejora de la calidad de servicio; estos vehículos deben estacionar en zonas especialmente habilitadas para ellos, diferenciadas del resto y con las medidas preventivas necesarias (recogiendo por lo tanto la información necesaria del tipo de mercancía peligrosa que se transporta).



<sup>2</sup> La lengua inglesa distingue estas dos acepciones con los términos Security – Safety.



### 2.2. CRIMINALIDAD

La criminalidad en el sector europeo del transporte por carretera sufre un incremento anual muy preocupante. Como siempre, la mercancía más “golosa” es la que tiene una salida más rápida y sencilla en el mercado negro, aunque los criminales no descartan casi ningún tipo de mercancía. Los productos con especial atractivo últimamente para los delincuentes son los metales de todo tipo (debido a su fluctuación en el mercado) y los combustibles fósiles (el aumento del precio del gasóleo ha provocado un incremento de los robos de combustible de los propios depósitos de los camiones).

Entre los estados con un mayor número de ataques a vehículos pesados se encuentran Francia, Alemania y Reino Unido, destacando el incremento de los ataques con arma en la región sur de Suecia para el robo de cualquier tipo de mercancías, desde tecnología de alto valor hasta productos de alimentación. En los últimos años se han incrementado los ataques con violencia, los secuestros, las agresiones con armas de fuego y el uso de sustancias tóxicas.

#### 2.1.1. EUROWATCH

EUROWATCH es un innovador servicio multinacional centrado en la lucha contra el aumento de los delitos contra vehículos y mercancías en toda Europa. Ayuda a los conductores y propietarios a ponerse en contacto con la policía cuando se produce un delito en el país de origen o en el extranjero. La cobertura se extiende en la actualidad a Europa occidental, central y oriental, así como a partes de la Federación Rusa.



<https://secure.eurowatchcentral.com/default.aspx>

Está compuesto por numerosas asociaciones comerciales del sector del transporte de mercancías por carretera que trabajan para ayudar a sus miembros a luchar contra los delitos dentro del sector del transporte europeo. También participan compañías aseguradoras (177 en total) y compañías del sector de la telemática como parte importante del sistema de control de la criminalidad.

Eurowatch publica mensualmente un informe de los incidentes sucedidos en el transporte de mercancías por carretera en el territorio europeo. Publica un informe anual<sup>3</sup> con las principales conclusiones sobre la evolución de esta lacra en el sector:

<sup>3</sup> Freight Crime Bulletin, EUROWATCH.

- Aumento del uso de gases y sustancias nocivas en los ataques a vehículos.
- Aparición de “falsos” policías y agentes de aduanas que interceptan los vehículos para los robos.
- Robos con engaño, uso de falsos albaranes para retirar las mercancías en los almacenes de carga.
- Aumento de los robos utilizando métodos de parada obligatoria: accidentes, obras, etc.
- Incremento de los ataques con violencia y el uso de armas de fuego.

Eurowatch propone a los operadores de transporte una serie de medidas para combatir estas amenazas:

- Formación e información a los conductores.
- Actualización de los procedimientos de seguridad para combatir nuevas amenazas.
- Uso de dispositivos de seguridad basados en tecnología GPS para un correcto posicionamiento del vehículo facilitando la rápida respuesta.
- Control e intercambio de información entre compañías para evitar la contratación de personal deshonesto.
- Revisión continua para obtener sinergias que reduzcan los ataques.
- Mejorar los canales de comunicación entre la industria del transporte y la policía para combatir el crimen.

Cartel utilizado por Truckpol en los hot-spot para informar a los conductores del riesgo.



### 2.1.2. INFORME SOBRE LA CRIMINALIDAD EN EL TRANSPORTE DE MERCANCÍAS POR CARRETERA DEL PARLAMENTO EUROPEO

El Parlamento Europeo, a través de la Dirección General para políticas internas de la UE, presentó recientemente un informe<sup>4</sup> que recoge el impacto de la criminalidad en el transporte de mercancías por carretera. La carretera supone el 72% del transporte terrestre de mercancías en Europa, siendo el modo predominante en este sector. El considerable incremento de los ataques y robos a vehículos en los últimos años ha puesto sobre la mesa la necesidad de desarrollar políticas que garanticen la seguridad tanto de la carga como de los conductores.

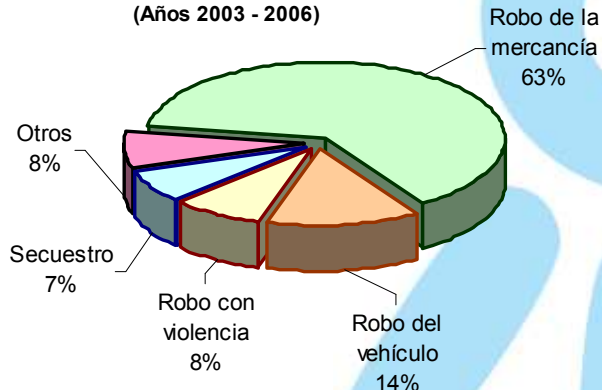
<sup>4</sup> Organised theft of commercial vehicles and their loads in the European Union. Parlamento Europeo, DG para políticas internas de la UE, Transporte y Turismo. Fuente: NEA.

Dicho estudio parte de la definición de crimen organizado como la acción cuyas circunstancias sugieren una previa planificación del acto y que los ladrones conocían exactamente cuál era la mercancía objeto del robo. Para el estudio se toma como fuente de información la base de datos desarrollada por la organización TAPA EMEA<sup>5</sup>, que gestiona los ataques y robos sufridos por sus miembros.

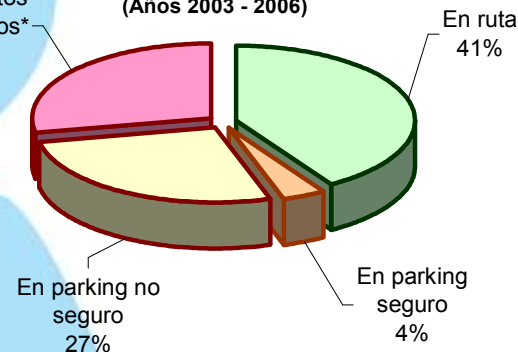
Según recoge el informe, y aunque no se dispone de información de algunos países europeos, las pérdidas anuales generadas por los ataques y robos a camiones se sitúan en torno a los 8.200 millones de euros, de los que cerca de 450 millones de euros no se denuncian por parte de los operadores de transporte. Estas pérdidas suponen 6,72€ por viaje realizado.

Analizando el momento en el que se producen los ataques, se puede observar que un porcentaje importante de robos se producen con el vehículo en ruta, alrededor del 41% de las situaciones de riesgo. Si se evalúa el tipo de acción perpetrada, se puede concluir que en gran parte de los ataques se roba únicamente la mercancía (63% de las ocasiones), aunque también es importante el robo del vehículo y el ataque con violencia al conductor.

**CRIMINALIDAD EN EL TRANSPORTE DE MERCANCÍAS POR CARRETERA EN EUROPA SEGÚN TIPO DE ATAQUE**  
(Años 2003 - 2006)



**CRIMINALIDAD EN EL TRANSPORTE DE MERCANCÍAS POR CARRETERA EN EUROPA SEGÚN EL MOMENTO DEL ATAQUE**  
(Años 2003 - 2006)



\* Entre los recintos habilitados para las operaciones se encuentran las instalaciones de los cargadores y los destinatarios, las terminales de carga (ferroviario, marítimo y aéreo), los centros de transporte, las zonas logísticas, etc. **Informe:** Organised theft of commercial vehicles and their loads in the European Union. Parlamento Europeo, DG para políticas internas de la UE, Transporte y Turismo. **Fuente:** NEA

<sup>5</sup> TAPA EMEA: Transported Asset Protection Association - Europe, Middle East and Africa.

El nivel de criminalidad varía de unos países a otros, y dependiendo de este impacto, la política de actuación de cada uno de los Estados varía también. En el siguiente cuadro se muestra el nivel de riesgo de que se produzcan ataques y robos de vehículos comerciales de carga y el nivel de implicación de las autoridades competentes (administraciones, policías, etc).

| Actividad anti-robos | Nivel de Riesgo                                   |                                                          |                     |
|----------------------|---------------------------------------------------|----------------------------------------------------------|---------------------|
|                      | Bajo                                              | Medio                                                    | Alto                |
| Alto                 | Estonia<br>Finlandia                              | Austria<br>Dinamarca<br>Portugal                         | Bélgica             |
| Medio                | República Checa<br>Lituania                       | Italia<br>Polonia<br>Eslovaquia<br>Suecia<br>Reino Unido | Países Bajos        |
| Bajo                 | Letonia                                           | Luxemburgo<br>España                                     | Francia<br>Alemania |
| Desconocido          | Chipre<br>Grecia<br>Irlanda<br>Malta<br>Eslovenia | Bulgaria<br>Hungría<br>Rumanía                           |                     |

**Informe:** Organised theft of commercial vehicles and their loads in the European Union. Parlamento Europeo, Dirección General para políticas internas de la UE, Transporte y Turismo. **Fuente:** NEA

Entre los países con un mayor riesgo de sufrir ataques y que menos medidas de prevención del crimen se desarrollan encontramos a Francia, Alemania, Luxemburgo y España. Del análisis de los ataques y robos sufridos por países y por regiones y de la facilidad de sacar la mercancía al “mercado negro” se pueden detectar las zonas de mayor riesgo de sufrir ataques (HOT SPOTS<sup>6</sup>). El Reino Unido es el país con un mayor porcentaje de ataques (con un 29% de los incidentes detectados).

<sup>6</sup> Se considera hot-spot a la región dentro de la UE con un mayor índice de criminalidad en el transporte por carretera, tanto en robos de mercancía y de vehículos como en agresiones a conductores. “Study on the feasibility of organising a network of secured parking areas for road transport operators on the Trans European Road Network”, desarrollado por NEA (Países Bajos) para la Comisión Europea.

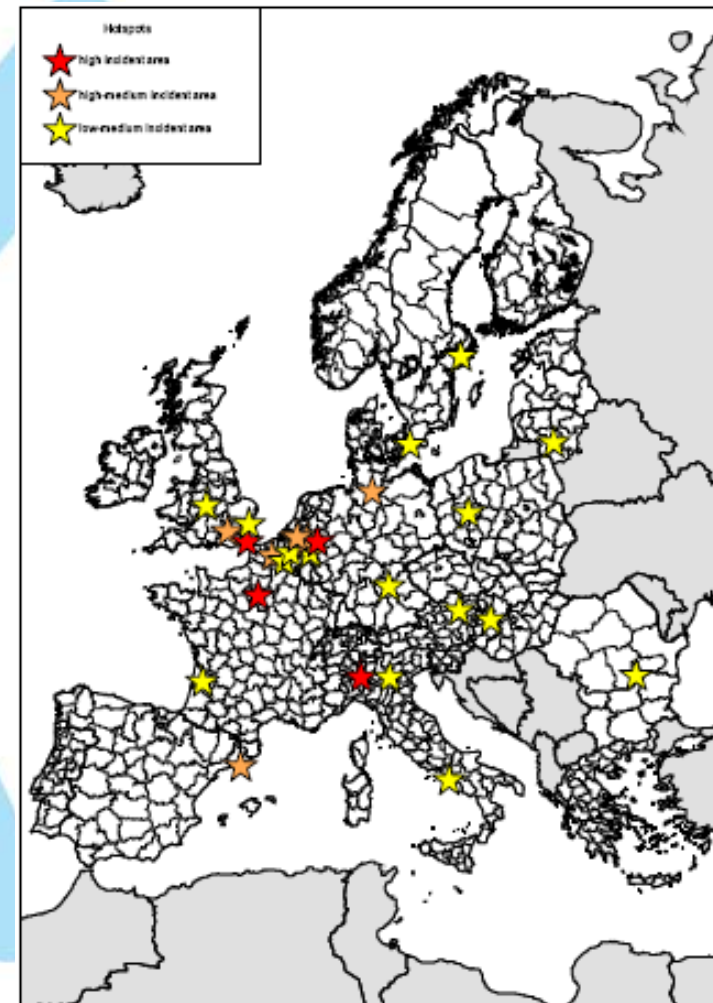


Existe un número importante de regiones europeas con tasas elevadas de criminalidad. Se puede observar que un porcentaje de éstas son zonas con una alta densidad poblacional y con unos flujos de mercancías importantes, tanto para su propio abastecimiento como por ser regiones de paso de rutas. Entre los principales “hot spots” se encuentran:

- España: Barcelona y Madrid.
- Francia: Paris, Lille y Bourdeos.
- Reino Unido: Gran Londres, Dover, Harwich y Birmingham.
- Italia: Milán, Nápoles y Verona.
- Países Bajos: Eindhoven, Maastricht, Venlo y Hazeldonk.
- Bélgica: Bruselas - Amberes y Charleroi / Mons.
- Alemania: Hamburgo y Nurenberg.
- Suecia: Malmoe y Estocolmo.
- Bucarest (Rumanía).
- Poznan (Polonia), St. Polten (Austria), Gyor (Hungría) y Kaunas (Lituania).

Mapa de los principales puntos calientes (hot-spot) en Europa.

**Informe:** Study on the feasibility of organising a network of secured parking areas for road transport operators on the Trans European Road Network.





### 2.3. OFERTA DE SERVICIOS Y EQUIPAMIENTOS PARA EL CONDUCTOR

Mejorar la calidad de vida de los profesionales que diariamente recorren las carreteras europeas debe ser uno de los objetivos a perseguir en la definición de los servicios que deben presentar estos centros seguros. Dignificar las condiciones que encuentran los conductores en sus estacionamientos permite garantizar su descanso y el acceso a los servicios mínimos, influyendo en las condiciones de conducción y reduciendo las situaciones de riesgo (de acuerdo con los objetivos de la Unión Europea de reducir la accidentalidad en carretera hasta un 50%).

Las líneas de actuación que debe recoger un plan de desarrollo de un área de aparcamiento integral y seguro para vehículos pesados en ruta se centran en los siguientes ámbitos:

- **Seguridad:** control de las entradas y salidas de los vehículos. Vigilancia del parque de vehículos durante toda la estancia, implantación de video-vigilancia y grabación de imágenes durante su periodo legal. Debe existir un alumbrado que garantice la visibilidad y reduzca los puntos “oscuros”.
- El recinto debe estar **vallado** con sistema de detección de intrusos en toda la instalación, especialmente en zonas de mayor vulnerabilidad.
- **Personal de seguridad** que gestione las cámaras de seguridad, informe y atienda a los usuarios y esté en continuo contacto con las autoridades y la policía competente en la zona.
- El área de aparcamiento debe ser **exclusiva para los usuarios** con un acceso restringido para peatones.
- **Servicios:** debe estar dotado de una serie de servicios básicos que garanticen las condiciones de seguridad, higiene y comodidad: aseos y duchas, áreas de descanso (TV, internet), etc. La implantación de establecimientos hoteleros y de restauración (cafetería, menús), así como estaciones de servicio (gasolineras, tiendas) debe aportar valor añadido a los servicios ofertados.



Diagrama de Servicios que interactúan en la puesta en marcha de un centro multiservicio para vehículos pesados en tránsito. **Fuente:** Elaboración Fundación ITC.

- **Información:** el centro debe contar con un canal de información y comunicación fluido y eficaz que presente los servicios disponibles a los usuarios (ofreciendo la posibilidad de realizar la reserva previa de la plaza), esté en permanente contacto con las autoridades locales y la policía y mantenga una relación constante con las asociaciones profesionales y empresas (información de servicios, acuerdos con colectivos, incidentes, etc).

El desarrollo de un plan de viabilidad de un centro multi-servicios para transportistas en ruta debe adaptar las necesidades a cada situación concreta, realizando un análisis de servicios necesarios y complementarios y relegando a un segundo término los servicios no demandados (para lo que será necesario un estudio de demanda): **un exceso de servicios puede elevar el coste de los servicios-tarifas que reduzca el atractivo del centro.**

### 2.4. OBLIGACIONES CONTRACTUALES FRENTE A TERCEROS

Otro de los factores que llevan a las empresas y profesionales del transporte por carretera a acceder y utilizar los aparcamientos seguros en sus trayectos es la necesidad de garantizar la seguridad tanto la mercancía como el propio vehículo, cada vez en más ocasiones se recoge explícitamente en distintas cláusulas del contrato de transporte o en las pólizas con las compañías aseguradoras.

Dependiendo del valor de las mercancías transportadas y de la ruta de transporte (diferente conflictividad según las regiones y países que se atraviesan) tanto las empresas cargadoras por un lado y los clientes o destinatarios finales por otro pueden exigir unas condiciones mínimas de seguridad, ya sea en la selección de vías (priorizando autopistas y autovías) o en la selección de las áreas de descanso (obligando a utilizar zonas seguras y evitando puntos negros de alta conflictividad, “hot-spots”).

Las compañías aseguradoras están incluyendo en los seguros de transporte cláusulas específicas que obligan a estos últimos a tomar una serie de medidas anti-robo que garanticen la seguridad de personas-vehículos-mercancías. Estas cláusulas incluyen la obligación de utilizar estas áreas seguras de aparcamiento. En la práctica, las aseguradoras no pueden obligar a los operadores a utilizar estos centros debido a la carencia de equipamientos de este tipo, pero sirve de presión para que tanto los operadores como las asociaciones empresariales y autoridades competentes actúen en aras de mejorar las medidas frente a la criminalidad en la carretera. En el caso de sufrir un ataque o robo, los operadores deberán probar que se han tomado las medidas oportunas para evitar situaciones de riesgo.

### 3. MARCO DE REFERENCIA PARA LA CREACIÓN DE APARCAMIENTOS SEGUROS PARA CAMIONES

Los elevados índices de criminalidad en el transporte de mercancías por Europa, unidos a las importantes pérdidas económicas que estos ataques y robos provocan (más de 8.000 millones de euros anuales), ponen de manifiesto la necesidad inaplazable de desarrollar medidas que aumenten la seguridad de las operaciones de transporte por carretera, tanto en la carga y descarga como en los desplazamientos y en las paradas en ruta. Dentro de estas medidas surge la necesidad de mejorar y ampliar la actual oferta de aparcamientos seguros para camiones a lo largo de la red transeuropea de transportes.

Actualmente ya existe algún ejemplo de centro “seguro”, y la UE se ha marcado como objetivo la definición de los estándares necesarios para la posterior acreditación e impulso de estos centros. Las legislaciones de la mayoría de los Estados Miembros no contemplan la definición ni regulación de este tipo de centros seguros y no desarrollan aspectos específicos relacionados con los sistemas de seguridad tanto para la carga como para los conductores. En algunas ocasiones se hace mención a soluciones muy generales (visibilidad desde las autopistas, etc).

#### 3.1. CATEGORIAS Y COMPONENTES DE LOS APARCAMIENTOS SEGUROS

Estos centros deben surgir para combatir los elevados índices de criminalidad actuales y teniendo en cuenta el “atractivo” de la zona para los malhechores (zonas hot-spots, facilidad para la salida de las mercancías en el mercado negro, etc) y la aplicación de medidas preventivas y correctoras. Considerando estas alternativas se pueden definir los requisitos mínimos de seguridad que deben cumplir estos centros (se presenta a continuación).

La Diputación Foral de Gipuzkoa ha desarrollado hasta la actualidad cuatro centros para transportistas, en Zubieta, Lintzirin, Oiartzun y Aritzeta; otorgando la concesión de explotación de los dos primeros a la empresa Gertek, S.A. y estando pendiente la adjudicación de los otros dos aparcamientos. El funcionamiento de estos centros se rige por un Reglamento redactado por la empresa adjudicataria y aprobado a tal efecto. La convocatoria para esta adjudicación<sup>1</sup> incluye en su apartado 10 los requisitos mínimos que deben cumplir estos aparcamientos, que son:

<sup>1</sup> Convocatoria de concurso para la explotación, mantenimiento y conservación de aparcamientos de camiones del centro de transportes de Zubieta, Lintzirin, Aritzeta y Oiartzun de la DFG. **BOG, nº 175 (15-09-05), pág. 18464.**

## 10. EQUIPAMIENTO BASICO DE LOS APARCAMIENTOS.

10.1. Los aparcamientos se pondrán a disposición del concesionario en condiciones de uso y, entre otros, contarán con los siguientes elementos:

- a) Firme: El tipo de firme del asfaltado es el T<sub>0</sub> o similar, que según las normas técnicas es el que resulta más adecuado para soportar los esfuerzos del tráfico pesado.
- b) Vallado: El recinto de cada uno de los aparcamientos se entregará vallado en su totalidad.
- c) Sistemas de protección del vallado a 3 metros de la valla para evitar que los vehículos puedan acercarse demasiado a la misma y la deterioren.
- d) Sistemas contra incendios: Hidrantes y extintores, con sus correspondientes armarios, adecuado a su número de plazas de aparcamiento.
- e) Pintado tanto de las plazas de aparcamiento como de la dirección de la conducción.
- f) Canalizaciones subterráneas de electricidad, telefonía y agua, con sus correspondientes arquetas.
- g) Alumbrado general.
- h) Elementos sanitarios, de salubridad e higiene: Papeleras y edificio de aseos y duchas.
- i) Seguridad: Caseta para alojamiento del sistema de vigilancia y del personal de seguridad y control. En su caso, desde la misma se podrán gestionar los sistemas de vídeo vigilancia, sistema de seguridad perimetral (anti-intrusión), barreras de paso, sistemas de reconexión automática en caso de apagón y megafonía.
- j) Control de accesos: Los aparcamientos contarán con barreras de accionamiento manual, sin perjuicio de que con posterioridad se instale por el adjudicatario el hardware y software preciso para un control automatizado y seguro de los vehículos y sus cargas.

En su caso, la Diputación Foral de Gipuzkoa podrá aportar el software de gestión en red de control automatizado de accesos.

10.2. En el **ANEXO IV** de los presentes Pliegos, que contiene el estudio de viabilidad económico-financiera de la concesión, se describen los aparcamientos objeto de la misma, así como las inversiones necesarias que deberán de acometerse en cada uno de ellos a fin de que cuenten con el equipamiento básico requerido para su buen uso y explotación.

### 3.1.1. CONDICIONES DE LOS APARCAMIENTOS SEGUROS

Los requisitos mínimos de seguridad que deben cumplir los aparcamientos seguros para camiones dependerán del tipo de mercancía que se transporte y de la región donde esté ubicado el centro. Dependiendo de la zona, existirá un determinado tipo de criminalidad (diferentes grupos organizados dependiendo de la legislación existente contra los ataques y las agresiones a las víctimas), una mayor o menor voluntad por parte de los usuarios a pagar por los servicios, diferentes agentes (operadores de transporte, policía, autoridades, etc).

La caracterización de las zonas de tránsito en “hot-spots” por parte de la Unión Europea depende de los datos de criminalidad recogidos y de la facilidad que tienen los criminales para sacar la mercancías robada al “mercado negro”. Por lo tanto, y dependiendo de la situación de cada región, la Comisión Europea propone una serie de medidas que pueden ser consideradas en la implantación de áreas seguras de aparcamiento:

| Medidas físicas                                                                                                                                    | Hot-spot | No hot-spot |
|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|----------|-------------|
| <i>Control de entrada / salida</i>                                                                                                                 |          |             |
| Vallado.                                                                                                                                           | X        |             |
| Barrera de entrada.                                                                                                                                | X        | X           |
| Registro (automático) de llegada y salida de los vehículos.                                                                                        | X        |             |
| Identificación del conductor.                                                                                                                      | X        |             |
| Báscula de pesado en la entrada/salida.                                                                                                            | X        |             |
| <i>Interacción con el resto de vehículos.</i>                                                                                                      |          |             |
| Exclusivo para camiones.                                                                                                                           | X        |             |
| Servicio exclusivo de restaurante, estación de combustible para conductores.                                                                       | X        |             |
| <i>Control durante la estancia</i>                                                                                                                 |          |             |
| Vídeo-vigilancia 24h.                                                                                                                              | X        |             |
| Monitores visibles para los conductores cuando se encuentren en instalaciones fuera del aparcamiento (zona de descanso, restaurante, tienda, etc). | X        |             |
| Alumbrado adecuado de las plazas.                                                                                                                  | X        | X           |
| Alumbrado adicional para mercancías con alto riesgo.                                                                                               | X        |             |

| Organización y comunicación                                                                       | Hot-spot | No hot-spot |
|---------------------------------------------------------------------------------------------------|----------|-------------|
| <i>Gestión de la seguridad</i>                                                                    |          |             |
| Jefe de seguridad.                                                                                | X        | X           |
| Integración de la seguridad en el sistema de seguridad del resto de instalaciones.                | X        |             |
| Registro y centralización de incidentes (relacionados con la seguridad).                          | X        | X           |
| Plan / protocolo y manual de seguridad.                                                           | X        |             |
| <i>Servicios de seguridad</i>                                                                     |          |             |
| Personal de seguridad en los accesos 24h.                                                         | X        |             |
| Personal controlando las cámaras de vigilancia 24h y patrullas físicas periódicas por el recinto. | X        |             |
| Posibilidad de consultar (a distancia) la disponibilidad de plazas (teléfono, internet, etc).     | X        |             |
| Posibilidad de reserva previa de plazas.                                                          | X        |             |
| <i>Comunicación con autoridades locales y policía</i>                                             |          |             |
| Comunicación de incidentes.                                                                       | X        | X           |
| Alarma conectada con la policía.                                                                  | X        |             |
| Vigilancia regular de patrullas de policía.                                                       | X        | X           |
| Participación activa de las autoridades (policía) en la definición del plan de seguridad.         | X        |             |
| <i>Comunicación con asociaciones de usuarios (operadores de transporte, etc)</i>                  |          |             |
| Información de los servicios ofertados.                                                           | X        |             |
| Información de incidentes (de seguridad).                                                         | X        |             |

Posibles medidas físicas y organizacionales a considerar en la implantación de aparcamientos seguros para camiones. **Fuente:** “Study on the feasibility of organising a network of secured parking areas for road transport operators on the Trans European Road Network”, desarrollado por NEA (Países Bajos) para la Comisión Europea.



De todos modos, no es necesario que la totalidad de centros de la red de carreteras europea cumplan con todos y cada uno de los requisitos de este listado. Un exceso de servicios en estas áreas puede elevar el precio limitando su uso, por lo que la oferta de aparcamientos seguros debe tener en cuenta el tipo de mercancías (de alto valor añadido, peligrosas, etc) y vehículos con mayor potencialidad de uso.



#### 3.1.2. AUDITORÍA Y CERTIFICACIÓN DE APARCAMIENTOS SEGUROS

La UE tiene como objetivo establecer una **Red de aparcamientos seguros en Europa**, tanto a través del programa SETPOS como del futuro proyecto LABEL. Para ello, pretende crear una certificación (the flag) que acredite que los centros cumplen con las condiciones mínimas establecidas. Para obtener este certificado será necesario superar un proceso de auditoría externa que acredite su cumplimiento.

Algunos de los agentes que pueden realizar esta certificación externa pueden ser: autoridades de policía, organizaciones de usuarios (asociaciones de transportistas, etc), entidades profesionales de certificación o compañías aseguradoras. Una vez superado este proceso se debe dar a conocer a los usuarios el listado de centros acreditados tanto en los propios accesos al centro (en la señalización, en los accesos, etc) como en formatos variados de información (manuales y guías, websites de centros homologados).

La coordinación con asociaciones, empresas y profesionales del transporte de mercancías por carretera, permitirá establecer un canal de información y comunicación eficaz, donde los usuarios tengan acceso a los servicios y novedades que presenten los diferentes centros. La posibilidad de planificar las rutas en función de la accesibilidad a centros seguros, incrementará el valor añadido de las operaciones de transporte por carretera mejorando la seguridad de las cargas, del vehículo y de las personas.

### 3.2. EL MARCO POLÍTICO E INSTITUCIONAL EUROPEO

Aunque una parte importante de los estados europeos incluyen en sus planes generales de infraestructuras el número, la ubicación y el tamaño necesario de áreas de aparcamiento para camiones, en la mayoría de estos planes no se recoge la necesidad de desarrollar aspectos específicos relacionados con los sistemas de seguridad tanto para la carga como para los conductores. Es más, los escasos países que hacen mención a estos aspectos se ciñen a soluciones muy generales (visibilidad del área desde las autopistas, etc).

Aunque algunos países están planteando un cambio en la legislación que defina los requisitos para la explotación de los aparcamientos seguros (Países Bajos, Lituania y República Checa), la mayoría no contempla tomar estas medidas en la actualidad. Las iniciativas existentes hoy por hoy son generalmente de empresas privadas o de autoridades locales y la carencia de una apuesta de los Estados limita el desarrollo de centros adecuados. Algunos Estados, como por ejemplo el Reino Unido, no destinan dinero público para el desarrollo de centros seguros y las políticas de transportes se limitan a dar facilidades a organismos locales y empresas privadas. El elevado precio del suelo hace que los inversores privados apuesten por soluciones con mayores rendimientos que las áreas de aparcamiento para camiones.



En **Italia** existe un programa para la financiación de aparcamientos seguros para camiones en 20 regiones seleccionadas. Este programa define una serie de condiciones que deben cumplir estos centros (vallado del recinto, vigilancia tanto en la entrada como en la salida, iluminación adecuada, oferta de plazas para mercancías especiales – peligrosas, perecederas, dimensiones especiales, etc-, servicios tanto para el conductor – restaurante, aseos y duchas, comunicación, lavandería, etc- como para el vehículo – mantenimiento y reparación, lavado, repuestos, combustible, etc –).

En los **Países Bajos** existe una interesante iniciativa por parte del Gobierno y de la industria de transporte (cargadores y operadores) con el objetivo de reducir la criminalidad. La creación de aparcamientos seguros es uno de los ejes de este programa, que se complementa con acciones relacionadas con la gestión y explotación de la información relacionada con los ataques y robos, la formación en temas de seguridad, la mejora de la selección de personal en las empresas y el desarrollo de dispositivos para mejorar la seguridad (antirrobo, sistemas de control y posicionamiento de los vehículos, etc). Los centros existentes en las inmediaciones de las principales vías surgen de iniciativas privadas y este programa tiene como objetivo implementar más centros seguros.

En **Francia**, las compañías aseguradoras han incorporado recientemente cláusulas e incentivos en las pólizas para motivar el uso de aparcamientos seguros. Junto a esta medida se pretende que los transportistas adopten acciones de protección ante robos, dispositivos de seguridad, etc. También existe unos requerimientos mínimos de seguridad para considerar a los centros como seguros: vallado del recinto (2m de altura), vídeo-vigilancia 24h, barrera de acceso, iluminación adecuada, personal de seguridad, etc.

#### 3.3. CONDICIONES PARA LA VIABILIDAD ECONÓMICA

La explotación de un aparcamiento multi-servicio para vehículos pesados debe ser capaz de satisfacer los costes generados por el centro (para lo que será necesario definir una política tarifaria y de precios adecuada). En el análisis de viabilidad del proyecto se deben incluir los costes de adquisición de suelo (que en Gipuzkoa son muy importantes), de construcción y adecuación de las instalaciones y de funcionamiento (operativos, personal, mantenimiento, etc).

El plan de viabilidad de un centro de este tipo debe considerar otro factor principal: la predisposición a pagar por el uso de estos servicios que tengan los transportistas y operadores; los costes de las operaciones de transporte por carretera son importantes (debido especialmente a la dependencia del combustible) y se deben establecer unas tarifas donde converjan los intereses propios del buen funcionamiento del centro con la predisposición de los usuarios. Unas tarifas muy superiores a los límites pueden retraer a los usuarios, reduciendo el uso de los servicios y la propia rentabilidad del centro.

La voluntad de los usuarios a utilizar aparcamientos seguros dependerá de la ubicación adecuada dentro de su ruta, de la accesibilidad al centro, de los servicios que disponga y de la seguridad de la zona (en las zonas denominadas como hot-spot, los usuarios demandarán unos mayores niveles de seguridad en sus descansos). Asimismo, los operadores de transporte tomarán esa decisión dependiendo del valor de la carga, de las condiciones impuestas en el contrato de transporte o en la póliza de seguro.



Es necesario ajustar correctamente el dimensionamiento de la instalación con la demanda de plazas del entorno. Un sobredimensionamiento del centro elevará los costes de implantación a la vez que no conseguirá una ocupación que soporte estos costes; por el contrario, la puesta en funcionamiento de un centro de mediano o pequeño tamaño elevará los costes unitarios por uso. En la siguiente tabla se recoge una comparación de costes unitarios (por hora) según las variables de tamaño del centro, de precio del suelo según la región y de porcentaje de uso<sup>2</sup>:

|                      | <b>Vigilado (con personal de Seguridad)</b>   |                             |                                              |                             | <b>Vigilado a distancia (CCTV)</b>           |                             |
|----------------------|-----------------------------------------------|-----------------------------|----------------------------------------------|-----------------------------|----------------------------------------------|-----------------------------|
|                      | <b>Aparcamiento grande<br/>(1.000 plazas)</b> |                             | <b>Aparcamiento mediano<br/>(100 plazas)</b> |                             | <b>Aparcamiento mediano<br/>(100 plazas)</b> |                             |
|                      | <b>10€ / m<sup>2</sup></b>                    | <b>150€ / m<sup>2</sup></b> | <b>10€ / m<sup>2</sup></b>                   | <b>150€ / m<sup>2</sup></b> | <b>10€ / m<sup>2</sup></b>                   | <b>150€ / m<sup>2</sup></b> |
| <b>Ocupación 50%</b> | 1,71 €                                        | 2,98 €                      | 2,74 €                                       | 4,02 €                      | 2,12 €                                       | 3,40 €                      |
| <b>Ocupación 65%</b> | 1,25 €                                        | 2,18 €                      | 2,01 €                                       | 2,94 €                      | 1,56 €                                       | 2,49 €                      |
| <b>Ocupación 80%</b> | 1,02 €                                        | 1,77 €                      | 1,63 €                                       | 2,39 €                      | 1,26 €                                       | 2,02 €                      |

Costes horarios por el uso de las plazas de aparcamiento para centros de diferentes tipologías, diferentes tamaños y diferentes niveles de coste del suelo (precios para Europa occidental). Fuente: Study on the feasibility of organising a network of secured parking areas for road transport operators on the Trans European Road Network. European Commission, Directorate-General Energy and Transport (January, 2007)

Para la puesta en funcionamiento de los aparcamientos para vehículos pesados en el Territorio de Gipuzkoa, la Diputación Foral presentó los pliegos de condiciones económicas, técnicas y jurídico administrativas (junio de 2005), en los que se recoge la estimación de los gastos anuales de funcionamiento y las necesarias de ingresos (recogiendo el histórico de utilización y de las tarifas hasta dicho momento) para la concesión del contrato de explotación, mantenimiento y conservación de los aparcamientos de Zubieta, Lintzirin, Aritzeta y Oiartzun.

<sup>2</sup> Comparación recogida de: Study on the feasibility of organising a network of secured parking areas for road transport operators on the Trans European Road Network. European Commission, Directorate-General Energy and Transport (January, 2007).



Teniendo en cuenta la necesidad de suelo y de implantación de las instalaciones, los servicios instalados y el tamaño de estos centros (entre 100-250 plazas de aparcamiento), la estimación anual de gastos puede rondar los 250.000 euros. En este informe se presentan una serie de escenarios (optimista, pesimista y tendencial) dependiendo del grado de comercialización de las plazas de aparcamiento – ocupación tanto de abonos como de plazas en rotación – que establecen un umbral de rentabilidad de los centros, a partir del cual la explotación resulta rentable, entre el cuarto y el sexto año de vida de los centros.

Las tarifas que establece este estudio de viabilidad para obtener estas previsiones son las siguientes:

| <b>ABONADOS.<br/>Tipo de vehículo</b> | <b>Asociado<br/>(70%)</b> | <b>No asociado<br/>(30%)</b> |
|---------------------------------------|---------------------------|------------------------------|
| Hasta 8 metros (2%)                   | 96,05€                    | 114,05€                      |
| Vehículos pesados (95%)               | 114,05€                   | 132,07€                      |
| Mercancías peligrosas (3%)            | 132,07€                   | 150,07€                      |
| <b>Media</b>                          | <b>114,06€</b>            | <b>132,06€</b>               |

| <b>TRÁNSITO<br/>(IVA Incluido)</b> | <b>Zubieta<br/>(2005)</b> | <b>Lintzirin<br/>(2005)</b> |
|------------------------------------|---------------------------|-----------------------------|
| <b>15 min</b>                      | 0,00€                     |                             |
| <b>30 min</b>                      | 1,20€                     |                             |
| <b>1h</b>                          | 2,40€                     | 3,40€                       |
| <b>3h</b>                          | 4,40€                     |                             |
| <b>6h</b>                          | 7,40€                     |                             |
| <b>9h</b>                          | 10,40€                    |                             |
| <b>12h</b>                         | 13,40€                    |                             |
| <b>16h</b>                         | 17,40€                    |                             |
| <b>19h</b>                         | 20,40€                    |                             |
| <b>24h</b>                         | 24,00€                    | 19,40€                      |



## 4. APARCAMIENTOS SEGUROS MULTI-SERVICIO REFERENTES EN LA UNIÓN EUROPEA

El transporte de mercancías por carretera es el modo con mayor peso dentro del sistema de transportes europeo. Anualmente se mueven por las principales vías millones de vehículos, uniendo los centros industriales, productivos y logísticos con el destino final de las mercancías. Ante la grave situación de ataques e incidentes con vehículos pesados en ruta, los datos de robos y agresiones así lo demuestran, la Unión Europea y los principales países miembro se han puesto a trabajar con el objetivo de desarrollar una red de áreas de aparcamiento seguro en las principales rutas de transporte.

A continuación se presenta una serie de aparcamientos referentes en Europa para vehículos pesados en ruta, especialmente diseñados para ofrecer servicios a transportistas de largas rutas que deben realizar sus paradas en el trayecto. Algunos de ellos surgen bajo la tutela del proyecto Setpos impulsado por la UE y otros ante la necesidad detectada por las Administraciones o Gobiernos competentes.

### 4.1. PROYECTO “SAFE PARKING SITES”

#### ¿QUÉ ES EL PROYECTO “SAFE PARKING SITES”?

El 27 de octubre de 2005, el Parlamento Europeo aprobó un proyecto piloto (aportando 5,5 millones de €) para la definición de Aparcamientos Seguros para vehículos pesados de mercancías (Safe Parking Sites), con el objetivo de reducir los problemas generados por los robos y otro tipo de ataques que sufren los conductores cuando circulan por las carreteras europeas.

Se asignó un grupo de trabajo danés, que desarrolló el informe sobre los requisitos mínimos para un aparcamiento seguro estandarizado. En el grupo estaban representados la Dirección de Carreteras danesa, compañías aseguradoras, 3F, la Asociación Danesa para el Transporte y la Logística (DTL), la secretaria de Anne E. Jensen en el Parlamento Europeo, la policía fronteriza de Padborg, Padborg Commerce Development Centre y el International Transport Danmark (ITD).

#### OBJETIVOS

El objetivo del proyecto fue definir el marco para establecer aparcamientos seguros en la UE. Los requerimientos y condiciones mínimas deben permitir una sencilla adaptación de los centros actuales a las características definidas.

Las condiciones de los aparcamientos deben garantizar la seguridad tanto del conductor como de la carga, así como ofrecer unos servicios adecuados, tales como zonas de descanso y aseo. Cada uno de los centros debería ser capaz de autofinanciar tanto la gestión operativa como las inversiones en las infraestructuras necesarias.

La Comisión Europea debe impulsar la creación de una identificación que permita reconocer los “centros seguros” en toda la red de carreteras europeas. Las tecnologías actuales permitirían tener conectados todos los centros y adoptar sistemas (tarjetas de acceso, gestión de las reservas, etc) para que pueda acceder cualquier conductor a cualquiera de los aparcamientos.

#### RECOMENDACIONES DEL GRUPO DE TRABAJO

- El aparcamiento debe ser exclusivo para vehículos pesados, impidiendo la entrada a vehículos privados, autocaravanas y autobuses.
- Establecer un sistema de identificación de los centros seguros (banderas azules) para que las áreas puedan ser identificadas por los usuarios en la planificación de las rutas, creando una base de datos de los centros.
- El aparcamiento debe ser certificado y auditado periódicamente.
- Se debe estandarizar el control de los accesos (registro de entrada de los vehículos, control de matrículas, horas de entrada y salida, etc).
- Posibilidad de reserva previa de la plaza y de cancelación.
- El recinto debe estar vallado, permitiendo únicamente el acceso a camiones y conductores. La zona de acceso debe estar limitada para otro tipo de vehículos y para peatones.
- Necesidad de video-vigilancia cubriendo todo el recinto y protegido de posibles sabotajes. El sistema de alumbrado debe ser adecuado sin llegar a ser molesto para el descanso de los usuarios.
- Disponer de personal de seguridad, así como establecer convenios de colaboración con la policía local para garantizar la vigilancia de la zona.
- Asegurar una serie de servicios mínimos para los usuarios: aseos y duchas, restauración y tienda, zonas de descanso (TV, acceso a internet, etc).
- Se debe desarrollar un listado de aparcamientos seguros en Europa con información de la oferta de servicios disponible.
- Las distancias entre los diferentes aparcamientos seguros deben permitir el tránsito de los vehículos cumpliendo las normativas de descanso.
- Desarrollar análisis estadísticos sobre el funcionamiento de los aparcamientos y sobre todo tipo de incidentes que sufran los usuarios en ellos.

## 4.2. PROYECTO SETPOS

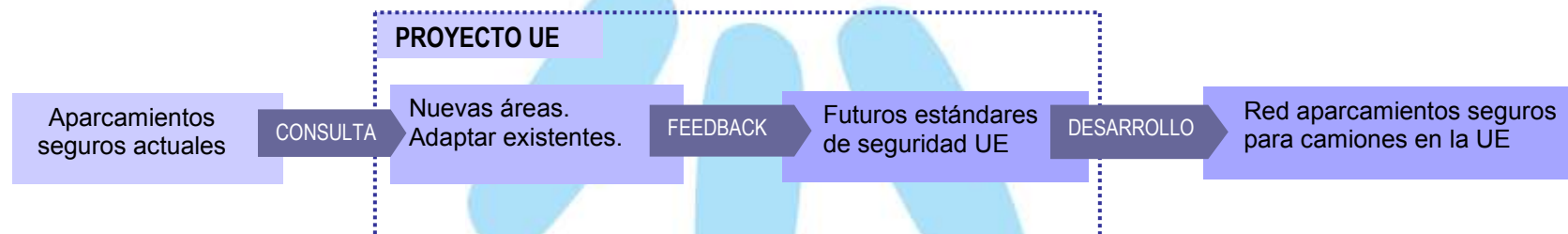
### ¿QUÉ ES EL PROYECTO SETPOS?

La Red Trans-europea de carreteras es una infraestructura clave para el desarrollo económico de la Comunidad Europea como eje principal de movimiento tanto de los viajeros como de las mercancías. Con el crecimiento de los ataques y robos de mercancías de alto valor, de vehículos y de combustible, se ha convertido en una necesidad prioritaria el establecimiento de zonas de aparcamiento seguro para camiones, así como de servicios complementarios asociados.



La Comisión Europea (Dirección General de Energía y Transporte) ha asumido este reto impulsando el proyecto piloto SETPOS (Secure European Truck Parking Operational Services). La implementación de una red segura de aparcamientos debe contemplar un sistema de información y comunicación eficaz, accesible a todos los usuarios y que garantice su viabilidad económica. El proyecto piloto tiene un coste total cercano a los 11 millones de euros de los que prácticamente la mitad los financia la Comisión Europea (5,2 millones de euros). El proyecto estará abierto entre mayo de 2007 y mayo de 2009. Tiene dos objetivos principales:

- Definir y validar los requerimientos mínimos comunes para las áreas de descanso seguras en Europa, incluyendo la aprobación de un esquema de certificación, inspección y evaluación de los centros.
- Implementar estos estándares en 5 áreas piloto en regiones fronterizas dentro de la Red Trans-Europea.
- Desarrollar un sistema de información a nivel europeo que recoja la oferta de zonas de aparcamiento, asesoría y reserva de plazas.



Para alcanzar estos objetivos se han definido ocho grupos de trabajo con temáticas diferenciadas. Los grupos de trabajo persiguen los siguientes objetivos:

- Gestión del proyecto: la dirección del proyecto, Faber Maunsell, ha desarrollado un manual de actuación para todos los socios del proyecto.
- Requisitos comunes para las áreas de aparcamiento seguras: se ha realizado una consulta con agentes involucrados (administraciones, asociaciones, empresas, etc).
- Marco operativo y legal: Move & Park ha identificado más de 150 características diferentes de servicios en áreas de descanso y aparcamiento, actualmente están trabajando para reducir este número y definir las prioridades de actuación.
- Tecnología e integración: requisitos físicos de seguridad y personal necesario para adaptar las áreas existentes en Áreas de Aparcamiento Seguras (Secured Parking Area, SPA). Cada centro tendrá unas necesidades particulares.
- Establecer canales eficientes de información, comunicación y operatividad.
- Experiencias Piloto: el objetivo es implementar los estándares de seguridad definidos en los 5 centros seleccionados.
- Evaluación de los resultados.
- Difusión pública.

En el desarrollo de este proyecto SETPOS se han unido representantes de las autoridades nacionales de la UE, asociaciones y agentes relevantes dentro del transporte internacional de mercancías. La participación activa de estos agentes permitirá definir los estándares y las necesidades de estos centros seguros de aparcamiento para vehículos pesados en ruta:





- **10 socios del proyecto:** ADAC (DE), Daimler Chrysler Fleet Borrada (DE), Groupe Save (FR), Move & Park (FR), People United Against Crime (UK) Road Haulage Assoc. (RHA, UK), Teleroute (BE), Union International des Chauffeurs Routiers ,UICR (Int), VEDA, German Truck Stop Assoc. (DE), Vinci / Truck Etape (FR).
- **5 áreas piloto.**
- **11 entidades colaboradoras:** Asfinag, National motorway operator (AT), Autostrade, Motorway operator (IT), Axa, Insurance (FR), euroShell, Fuel card operator (NL), Eurowatch Crime fighting services (UK), FFI Interest group of leading freight forwarders (Int), Fiata, Association of freight forwarders (Int), GDV, National insurance association (DE), IRF/ERF, International/European Road Federation (CH), IRU, International Road Union (CH), Tank & Rast, Organization for rest areas (DE), TAPA EMEA, Interest group of major shippers (Int), etc. Abierto a otras entidades interesadas.

#### ACTORES EUROPEOS PARTICIPANTES EN EL PROYECTO SETPOS:





#### OBJETIVO 1 SETPOS: CREACIÓN DE UN ESTÁNDAR PARA APARCAMIENTOS SEGUROS EN EUROPA

1. **Seguridad básica:** Seguridad limitada a áreas para mercancías de bajo valor añadido y bajo riesgo.
2. **Seguridad media:** Nivel de seguridad adecuado para cargas de valor medio y áreas de mayor riesgo.
3. **Alta seguridad:** Alta exigencia de estándares para mercancías de alto valor y zonas de riesgo elevado.

#### OBJETIVO 2 SETPOS: APARCAMIENTOS PILOTO INCLUIDOS EN EL PROYECTO

El proyecto SETPOS ha definido 5 zonas trans-fronterizas de interés en Europa para desarrollar aparcamientos seguros de vehículos pesados. En algunos casos se creará un nuevo aparcamiento seguro, mientras que en otras áreas el aparcamiento ya existía y será necesario adaptarlo a los estándares que defina el proyecto. Las cinco zonas seleccionadas son las siguientes:

- **Truck Etape** (Valenciennes, France). NUEVO, 250 plazas.
- **Autohof Woernitz GmbH & CO. KG** (Woernitz, Germany). ADAPTADO, NUEVO, 30 plazas.
- **GSE Waterbrook Ltd, Ashford Truckstop** (Ashford, UK). IMPLEMENTADO, 300 plazas.
- **Rasthof Uhrsleben** (Uhrsleben, Germany). ADAPTADO, NUEVO, 60 plazas.
- **Verviers Pneus SPRL VPneus** (Liège, Belgium). NUEVO, 300 plazas.

En junio de 2007, la Comisión Europea abrió un programa de ayudas<sup>1</sup>, en una segunda fase del proyecto, para certificar la calidad y seguridad de alrededor de 50 áreas de descanso dentro de la red trans-europea de carreteras que cumplan los estándares exigidos. El plazo de presentación de propuestas concluyó el 14 de septiembre de 2007. Estas ayudas se han completado en 2008 con un programa de propuestas (hasta 15/10/2008) para promover áreas de descanso seguras en los pasos fronterizos entre la Unión Europea y la Federación Rusa, zona con elevada conflictividad viaria (TREN/PREP/2008).



<sup>1</sup> Call for proposals with a view to obtaining a grant for a pilot project to promote secure rest places along the Trans-European Road Network. Call for proposals DGTREN/PIL/2007. [http://ec.europa.eu/dgs/energy\\_transport/grants/proposal\\_fr.htm](http://ec.europa.eu/dgs/energy_transport/grants/proposal_fr.htm)

### OBJETIVO 3 SETPOS: PORTAL DE INFORMACIÓN EUROPEO

El Objetivo es recoger un inventario unificado, comprensible y actualizado de áreas de descanso europeas. Para ello es indispensable agrupar toda la información de cada uno de estos centros en un único sistema de información, accesible a todos los usuarios sea cual sea su Estado de origen (ya sea en formato digital o impreso).

El desarrollo de aplicaciones informáticas (portal de información) que recoja los servicios de cada uno de estos centros, la disponibilidad en tiempo real de plazas libres, la posibilidad de reservar, la oferta en centros cercanos, así como la planificación de rutas teniendo en cuentas las horas de conducción y descanso será un aherramienta de gran potencial para los conductores y empresas de transporte de mercancías por carretera.



**GRÁFICA:** Esquema de crecimiento del portal de información de aparcamientos integrales y seguros para vehículos pesados en Europa. Fuente: Proyecto SETPOS.



Ejemplo de la aplicación de información de aparcamientos seguros en Europa (consulta disponibilidad, centros próximos, cálculo horas conducción, servicios, etc).

#### SITUACIÓN ACTUAL DEL PROYECTO SETPOS (diciembre de 2008)

El proyecto tiene una ejecución de dos años, cuya fecha de finalización se sitúa en Mayo de 2009. Actualmente, están en fase de desarrollo las diversas actuaciones definidas en los 8 grupos de trabajo, se están definiendo los estándares de seguridad para los centros y los servicios TIC (Tecnologías de Información y Comunicación).

La situación de los cinco proyectos piloto es la siguiente: están en funcionamiento los centros de Urhsleben (Alemania) y Truck Etape (Valenciennes, Francia) y próximo el de Ashford (Reino Unido). Los aparcamientos de Wornitz y Lieja (Vpneus) serán los próximos centros en cumplir los estándares mínimos definidos. SETPOS fija sus objetivos en el desarrollo de estos 5 centros y la publicación de una propuesta de estándares a la Comisión Europea.

El grupo de trabajo de los TIC tiene previsto desarrollar una aplicación que permita conocer el listado de aparcamientos para vehículos pesados en Europa (en paralelo con el informe de áreas de estacionamiento que presenta IRU<sup>2</sup>, International Road Transport Union); aunque esta aplicación no decidirá cuáles de estos son seguros, definición que se realizará posteriormente tras la definición de los estándares y la correspondiente acreditación.

#### PARA MÁS INFORMACIÓN SOBRE EL PROYECTO SETPOS

Información del proyecto SETPOS: [www.setpos.eu](http://www.setpos.eu) // **Contacto:** John Miles, Faber Maunsell (Coordinador del Proyecto).

**Tlfno:** 00 44 (0) 161 927 8200 // **Fax:** 00 44 (0) 161 927 8399 // **Email:** [john.miles@fabermaunsell.com](mailto:john.miles@fabermaunsell.com)



<sup>2</sup> Truck parking areas in Europe, 2007. 41 countries -2.000 parking areas, an International Road Transport Union (IRU) publication in co-operation with the European Conference of Ministers of Transport (ECMT). [http://www.iru.org/index/en\\_parking2007\\_index](http://www.iru.org/index/en_parking2007_index)

### 4.3. PRÓXIMOS PASOS DE LA UNIÓN EUROPEA: PROYECTO LABEL

Como continuación del proyecto SETPOS, la Unión Europea tiene previsto desarrollar un nuevo proyecto (denominado **LABEL**) para desarrollar una red más amplia de centros seguros (inicialmente se cifra en 70 centros a lo largo de la red trans-europea de transportes) que cumplan los requisitos que establezcan las conclusiones del grupo de trabajo de SETPOS. Este proyecto comenzará su andadura en el año 2009.

**LABEL**

**Título completo:** Creación de una certificación (Label) para Áreas (seguras) de Aparcamiento para camiones a lo largo de la Red Transeuropea de Carreteras y Definición del proceso de certificación. Incluyendo el desarrollo de las aplicaciones de información on-line necesarias.

**Acrónimo:** LABEL (Modelo de “banderas azules” para las áreas de descanso).

**Coste total del proyecto:** 2.733.079 Euros.

#### Objetivos:

- Validar los estándares internacionales definidos para los equipamientos y servicios para profesionales.
- Por lo menos, incluir 70 áreas certificadas en 10 estados miembro.

#### Metodología de trabajo:

- *Advisory Board*: compuesto por miembros de Grupos de interés en el proyecto.
- *Operational Group*: socios que definan los “estándares” y ponen en marcha el proceso de certificación.

**Duración del proyecto:** 21 meses, comenzando en 2009.

**Database:** cada elemento o “atributo” que se instala o se pone en funcionamiento se introduce en la base de datos, cuantificando su valor añadido.

- Por ejemplo: 2 duchas equivalen a 3 puntos en el sistema de valoración en el apartado de “A. Confort y dignidad para el profesional”.



Esquema de homologación de aparcamientos seguros en Europa (proyecto LABEL).



### Principales retos del proyecto:

- Atraer el interés de las compañías – públicas o privadas – así como de los agentes competentes para que colaboren en la mejora de la situación:
  - Presentando la información necesaria.
  - Adecuando las infraestructuras para capturar información dinámica disponible.
  - Mejorando (realmente) el área de estacionamiento con la aplicación de los estándares de seguridad y servicios.
- Asegurar la difusión de la información recogida para que llegue a los gestores y explotadores de las áreas de estacionamiento, a las administraciones competentes, a los conductores y a las empresas de transporte.
- Utilizar la Plataforma de Información para mejorar la calidad de vida de los usuarios (planificación de los descansos laborales) y la seguridad (ofertando zonas de estacionamiento protegidas contra ataques y robos), pero también con un mejor uso de las infraestructuras, mejor impacto medioambiental, control del tráfico, etc.



Pantallazo de la aplicación para la homologación de aparcamientos seguros en Europa.

**Creación de sinergias entre centros:** estandarización de la información y de los servicios para una correcta difusión a todos los agentes involucrados (administraciones, conductores, empresas, clientes, etc).

Nombre del Aparcamiento de VP →

Servicio 1: Información →

Servicio 2: Disponibilidad de plazas →

Información propia del centro. →  
Cada aparcamiento ofrece información en tiempo real de la situación, del acceso y de los servicios.

Índice LABEL: En el ejemplo: →  
• 3 puntos de seguridad.  
• 2 puntos de calidad.





#### 4.4. CENTROS REFERENTES EN LA UNIÓN EUROPEA

##### 4.4.1. FRANCIA

Francia dispone de una extensa red de aparcamientos para vehículos pesados. En general, se identifican dos categorías de áreas de aparcamiento:

- Zonas de descanso con limitados equipamientos no-comerciales, tales como servicios, áreas de pic-nic, etc. Estas zonas se denominan “aires de repos”, y no están consideradas como seguras.
- Zonas de aparcamiento con oferta de equipamientos comerciales: gasolinera, restaurante, tienda, hotel, etc. Se denominan “aires de services” y en general tampoco están consideradas como seguras. De todos modos existen iniciativas para adecuar algunas de estas zonas a las necesidades de seguridad (como se puede comprobar en los casos que se presentan a continuación).

La red francesa de aparcamientos seguros ofrece unos servicios que garantizan la seguridad tanto de la carga como de los conductores (cumpliendo los requerimientos de las cláusulas de seguros), el descanso de los usuarios a través de servicios de restauración, aseos y repostaje y la flexibilidad de uso, tanto en paradas cortas como en descansos prolongados (noches, fines de semana). Su proximidad a las principales vías de comunicación garantiza un acceso sencillo y rápido de los vehículos. Los aparcamientos seguros son los siguientes:

- **Vémars Oeste** (Sanef), A1 Dirección Lille-Paris: 156 plazas.
- **Langres Sur**, Park+ (APRR/Egis Projects) próximo a la A31: 230 plazas.
- **Communay Norte y Sur**, A46 (ASF/Vinci Concessions): 125 plazas.
- **Béziers Oeste**, (ASF/Vinci Concessions) en la A9: 350 plazas.
- **La Sentinelle, Valenciennes**, (ASF/Vinci Concessions): A2, Salida 20: 300 plazas.
- Abierto recientemente (Octubre 2008): **Galande-la-Sablière**, Park+ (APRR/Egis Projects), A5b (APRR) : 100 plazas.



#### 4.4.1.1. TRUCK ETAPE

##### CONTACTO

- **Dirección:** [lionel.leullier@trucketape.fr](mailto:lionel.leullier@trucketape.fr)
- **Contacto:** Patricia Stigliani. Responsable Comercial, Proyecto Truck Etape. [patricia.stigliani@vinci.com](mailto:patricia.stigliani@vinci.com)
- 1 cours, Ferdinand de Lesseps. 92851 Rueil-Malmaison (Francia).
- Tfno.: +33 1 47 163 500 / [www.trucketape.fr](http://www.trucketape.fr)
- **Contacto Aparcamiento Beziers:** Maurice Scherrer, tfo.: +33 4 67 620 620, [Maurice.Scherrer@vinci.com](mailto:Maurice.Scherrer@vinci.com)



##### UBICACIÓN

Truck Etape es una iniciativa de ASF<sup>3</sup> para la creación y explotación de áreas seguras de aparcamiento para el transporte de mercancías por carretera. Actualmente cuenta con tres centros en Francia:

- **Truck Etape de Béziers** (350 plazas en la A9, salida 36 Béziers Oeste).
  - La Secretaría de Gizloga ha tenido la oportunidad de contactar con los responsables del centro y visitar (noviembre de 2008) el aparcamiento, sus instalaciones y equipamientos. Monsieur Maurice SCHERRER tuvo la amabilidad de hacer de anfitrión.
  - Es el aparcamiento más grande de los tres que componen actualmente Truck Etape. Situado en la localidad de Vendrés, junto a Béziers, en el paso este de los pirineos (Le Perthus – La Jonquera).
  - Ocupa una superficie de 70.000m<sup>2</sup> cercano a la A9, a unos 500m. Aunque la señalización de acceso desde la autopista es clara (desde 2.000m antes de la salida), los usuarios se quejan de que el recinto está *“lejos de la carretera”*. Próximamente está prevista la instalación de elementos señaléticos atractivos (totem) visibles desde la carretera.



<sup>3</sup> ASF, Autoroutes du Sud de la France (sociedad de Vinci Concessions), es el mayor concesionario de carreteras de peaje en Francia con presencia en otros países,

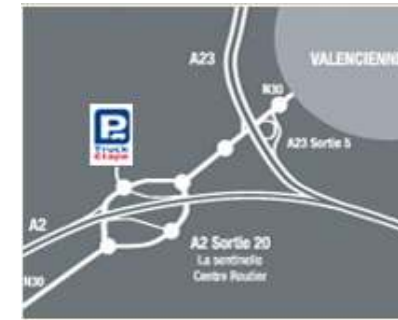
- **Truck Etape de Communay** (125 plazas en la A46, circunvalación este de Lyon). Situado en las inmediaciones de la capital de la región francesa de Ródano-Alpes en la vía de comunicación que cubre el este francés. Aunque de menor tamaño que los otros dos centros, se sitúa en una importante encrucijada en la ruta francesa de transporte de mercancías.
- **Truck Etape de Valenciennes** (200 plazas de aparcamiento seguro). Situado junto la autopista A2, en la salida 20 (abierto desde el 13 de mayo de 2008). El tercero de estos aparcamientos está situado cercano a la localidad francesa de Valenciennes en la frontera con Bélgica.
  - La Secretaría de Gizloga tuvo la oportunidad de visitar el centro de Valenciennes en el mes de Julio de 2008, comprobando la operativa del aparcamiento y de sus servicios, y conociendo su modelo de gestión y explotación. En la visita ejerció de anfitriona Patricia Stigliani, Responsable Comercial del proyecto Truck Etape de Vinci Concessions.
  - Presenta una situación similar al centro de Béziers, aunque está ubicado a la autopista (menos de 1Km) y presenta buena señalización previa a la salida correspondiente, la imposibilidad de visualizar el recinto desde la carretera es un hándicap para los usuarios.
  - Este proyecto es uno de los cinco aparcamientos piloto definidos dentro del Programa SETPOS de la UE, siendo el primero que surge de este proyecto (los restantes cuatro son aparcamientos ya en activo que se adaptarán a los requerimientos del programa de actuación).



*Plano de Acceso Truck Etape de Béziers*



*Plano de Acceso Truck Etape de Communay*



*Plano de Acceso Truck Etape de Valenciennes*

La entidad Vinci Concessions es la responsable de la puesta en marcha y gestión de estos aparcamientos integrales y seguros. Los centros de Béziers y Communay parten de la inversión privada de esta empresa, recibiendo el aparcamiento de Valenciennes un importante respaldo por parte de la Comunidad Europea (a través de su proyecto SETPOS).

Actualmente, estos aparcamientos se encuentran en un proceso de captación de usuarios, situándose el aforo en torno al 50-60% especialmente los fines de semana y bajando levemente el número de usuarios entre semana (en el centro en Valenciennes aún no se alcanzan estas cifras, dada su reciente puesta en marcha, aunque las previsiones a corto plazo son muy optimistas). Con estos porcentajes de uso, la gestión de los centros permite cubrir los costes de explotación, aunque se prevé que el retorno de la inversión se produzca entre los 15-20 años desde la puesta en marcha (2007-08).



### SERVICIOS

- Equipamientos sanitarios completos y modernos a disposición de usuarios, con duchas, lavabos y secadores.
- Servicio completo de lavandería disponible para los usuarios del centro.
- Zona de descanso para usuarios con espacio de comunicación, restaurante, bar-cafetería y tienda.
- Dispone de una zona de ocio para los conductores (billares, futbolín, juegos de mesa, ajedrez, etc). Los conductores tiene la posibilidad de acceso wi-fi gratuito en todo el recinto.
- Atención personal al usuario 24h, con posibilidad relacionarse en diversos idiomas (importante dada la diversidad de nacionalidades de los usuarios).
- Existe una estación de carburantes y una estación de lavado para vehículos pesados a disposición de los usuarios, estos servicios están a disposición de conductores de paso fuera del centro, también para vehículos particulares.
- Zona específica para mercancías peligrosas: almacenamiento en zonas delimitadas, identificadas para facilitar la intervención de los bomberos, zona de descontaminación en caso de accidentes.
- Zona adaptada para vehículos-frigorífico con conexiones eléctricas: aumenta la eficiencia energética de los vehículos y reduce su impacto acústico. Posibilidad de albergar convoyes de dimensiones especiales.





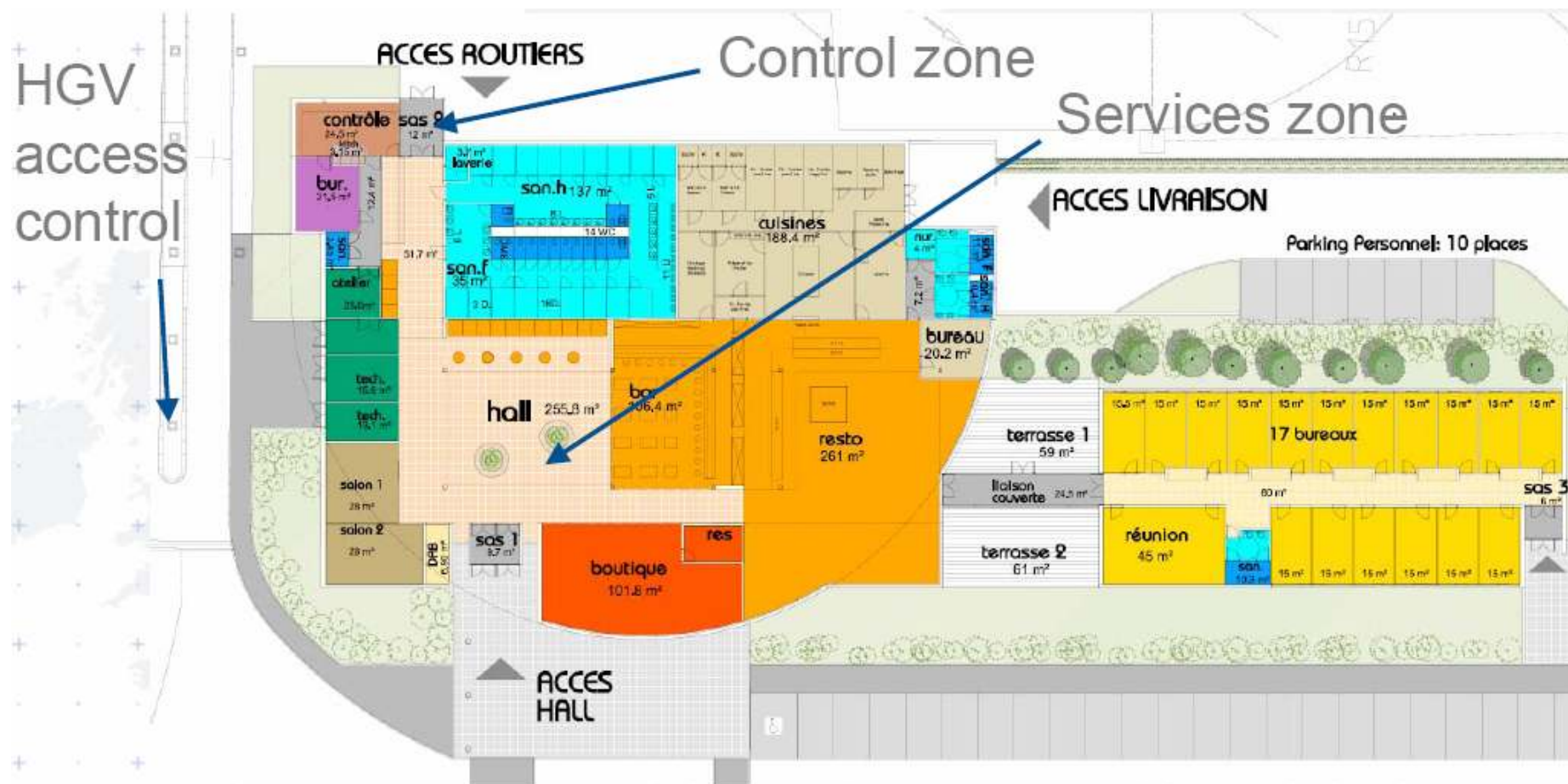


GRÁFICO: Plano de los edificios de servicio del aparcamiento seguro para VP en Valenciennes, Francia.

## SEGURIDAD

- Ante el aumento de los ataques a transportistas, los robos de mercancías y el deterioro del material rodante (robos, agresiones, daños en lonas), Truck Etape ofrece un servicio de protección de los transportistas.
- Dispone de barreras de acceso controlado tanto de vehículos (registro de matrículas) como de peatones (tornos para el control de los accesos peatonales).
- Alarma anti-intrusión de personas ajenas al centro en todo el vallado (en el momento en el que se intenta acceder al recinto por cualquier punto del perímetro tres cámaras de vigilancia se centran en el intruso), con sistemas de iluminación nocturna para mayor seguridad de los usuarios.
- Presencia física de vigilantes 24h los 365 días del año, cámaras de vídeo con grabación constante de imágenes fotográficas y en video para la posterior consulta (durante el periodo legal vigente).
- Se ha establecido un convenio de colaboración con algunas compañías aseguradoras para que las pólizas de transporte reconozcan estos aparcamientos en ruta como seguros. Cumple con las exigencias de las nuevas cláusulas de robo incluidas en las pólizas de seguro (cerramientos de 2 metros de altura, vigilancia por video, paneles de alarmas, iluminación nocturna). AXA Transportes Terrestres ha declarado a Truck Etape como "Secure Truck Park". Las compañías estarán cubiertas completamente por el seguro.



## TARIFAS

- Posibilidad de reservar plaza de aparcamiento vía telefónica y por internet.
- Las primeras 2 horas de estacionamiento son gratuitas. Una noche 18,00€ HT y 21,52€ TTC.
- Existen tarifas especiales dirigidas a captar clientes: por ejemplo, 12h de aparcamiento + 1 ducha + 1 menú (comida o cena) + 1 café = 21,00€.
- Fin de semana (sábado 6pm hasta lunes 5am): 43,50€ HT y 52,02€ TTC. A partir de 7 días: 30% descuento.



Coordonnées GPS : 50°20'33" N et 3°28'14" E

RESERVATIONS

Tous les champs sont obligatoires.

DATE D'ARRIVÉE :

DATE DE DÉPART :

HEURE D'ARRIVÉE :  :

TYPE DE VÉHICULE :

Si Autres, veuillez préciser:

NOM :

N° DE TÉLÉPHONE :

EMAIL :





#### 4.4.1.2. PARK+ LANGRES

Park+ es una joint venture de APRR<sup>4</sup> y Egis Projects<sup>5</sup>, ambas empresas con una dilatada experiencia en la construcción y explotación de carreteras. Esta Joint Venture surge de la apuesta decidida de ambas compañías por ofrecer un servicio de aparcamientos seguros para vehículos pesados en el transporte por carretera. El objetivo de Park+ es implantar una red de aparcamientos seguros, con rentabilidad económica, en Francia y el resto de países europeos, satisfaciendo la demanda tanto de operadores de transporte como de compañías aseguradoras.



#### CONTACTO

- Tfno.: 0 825 39 67 70
- [www.parkplus.fr](http://www.parkplus.fr)

#### UBICACIÓN

- Langres está situada entre Troyes y Dijon en el corredor de los ejes A5, A6 y A31 de Francia.
- Zona de parada en la ruta entre el Norte de Europa y la cuenca mediterránea.
- Esta vía soporta el 65% del tráfico de mercancías francés y el 40% de los flujos intracomunitarios.
- El parking PARK+ de Langres está situado a 300m de la salida 6 de Langres-Sud.
- En la región se encuentra el Polo de Actividades Económicas de la Región de Langres (superficie 360Ha).



#### SERVICIOS

- 230 plazas de aparcamiento para vehículos pesados.
- Restaurante con 150 plazas (11h – 14:30h y 18h - 23h), menú del día por 12€, bar (5h - 23h).
- Duchas y aseos. La ducha se incluye con la comida, sino la tarifa es de 2€.
- Espacios comunes para el descanso, TV, lavandería, etc.
- Abierto a partir del 16 de octubre de 2006. Inversión de 5 M€.

<sup>4</sup> APRR, cuarto grupo europeo en la gestión y explotación de carreteras, <http://www.aprr.fr/>

<sup>5</sup> EGIS PROJECTS, <http://www.egis-projects.com/>



### SEGURIDAD

- La seguridad es una prioridad del centro, presencia de Agentes de Seguridad 24h.
- Sistema de video-vigilancia, iluminación y visión nocturna.
- Vallado periférico reforzado con un sistema de alarma de intrusión.
- Dispositivo de cámaras y de barreras para el acceso limitado de vehículos y de peatones al recinto.

### TARIFAS

- 1-2h: gratuito.
- 3-8h: 2€/h // 9-12h: 18€ // 13-16h: 19€ // 17-20h: 20€ // 21<: 1€ / h



#### 4.4.1.3. APARCAMIENTO SEGURO EN VÉMARS (SANEF)

##### CONTACTO

- <http://www.sanef.com/fr/services/fret/parkings.jsp>

##### UBICACIÓN



- Con el objetivo de hacer frente al crecimiento continuo de los ataques y robos de vehículos y de mercancías, la entidad Sanef ofrece a sus clientes un servicio innovador de aparcamientos seguros para vehículos pesados.
- El aparcamiento seguro de Vémars, cercano al aeropuerto internacional parisino Charles de Gaulle es la primera zona de estacionamiento seguro desarrollado por Sanef, situado junto al área de Vémars Oeste.
- Tiene una oferta de 156 plazas de aparcamiento para vehículos pesados.
- Accesible directamente desde la autopista A1, en el sentido Lille – París.
- Tiene acceso a las instalaciones comerciales del área de servicio (estación de combustible, restaurante, hoteles, etc). El aparcamiento dispone de puertas blindadas, videovigilancia e iluminación nocturna. A través de un paso peatonal puede llegar a una gasolinera con diversos servicios (aseo, ducha, restaurante, etc).



- En el desplazamiento realizado al aparcamiento seguro de Valenciennes (Truck Etape), la secretaria de Gizloga pudo visitar también el aparcamiento seguro de Vémars.
- El aparcamiento seguro está ubicado junto al área de descanso de Vémars, que dispone de una zona de aparcamiento “no segura” para otros 100 VP en ambos sentidos de circulación. El área dispone de aseos, tienda y cafetería (con acceso a duchas para los usuarios), estación de servicio, etc. Por el contrario, carece de vallado y control de vehículos, el acceso es libre tanto para vehículos particulares como para peatones; la vigilancia se limita a la propia de la estación de servicio anexa.

## SEGURIDAD

El aparcamiento seguro de Sanef en Vémars cumple las exigencias de seguridad de las cláusulas establecidas en los contratos de seguro actuales:

- Protección con vallado de seguridad de 2,5m con alumbrado adecuado en todo el recinto.
- Barreras de control de acceso e identificación de vehículos a través de la matrícula tanto en la entrada como en la salida.
- Video-vigilancia con cámaras CCTV móviles que cubren todo el recinto 24h/365d. Almacenamiento de las grabaciones el tiempo estipulado por la ley.
- Personal de seguridad que cubre la seguridad desde un centro de asistencia y supervisión.



## TARIFAS

- A partir de julio de 2007, Tarifa base : 2€ / hora

|                                                  |        |
|--------------------------------------------------|--------|
| Forfait diurno (9h – 19h)                        | 10€ HT |
| Forfait nocturno (19h – 9h)                      | 20€ HT |
| Forfait fin de semana (viernes, 19h – lunes, 9h) | 30€ HT |





#### 4.4.2. REINO UNIDO

##### 4.4.2.1. ASHFORD INTERNATIONAL TRUCKSTOP

###### CONTACTO

- Waterbrook Avenue, Ashford TN24 0LH (Reino Unido)
- M20 Junction 10 - A2070 Sevington
- Telephone 01233 502 919 / Fax 01233 502933
- <http://www.ashfordtruckstop.co.uk/>

ASHFORD INTERNATIONAL  
**TRUCKSTOP**

###### UBICACIÓN

- Localizado en la Unión 10 de la carretera M20. Cercano a Ashford, Kent UK, en el paso del Eurotunel en la zona británica.
- Proyecto piloto del programa SETPOS de la UE.

###### SERVICIOS

- 60.000m<sup>2</sup> de superficie.
- 300 plazas de aparcamiento seguras para camiones.
- Horarios: 24 horas / 7 días a la semana.
- Admiten Tarjetas de Gasolina: Diesel Direct (24/7 UK Fuels (24/7) Redfuel Card (24/7) Allstar (0600-2000).
- Servicios para el vehículo: Servicio de gasolinera, área para el cambio de trailer, área para cargas refrigeradas, zona de mercancías peligrosas, área de lavado del vehículo, reparaciones, zona para cargas de tamaños especiales.
- Servicios para el conductor: camas desde £30.00, tienda, sala de estar, bar y restaurante, vales de comida (£5.00), sala de TV, Cajero automático, teléfono, acceso a internet, cambio de divisas, pago Euro Toll, Servicio de lavadora – secadora – plancha, Duchas (12H – 3M), WC. Espectáculos de ocio para conductores (en el bar: filmes, música, espectáculos para adultos, etc).





##### SEGURIDAD

- Seguridad: barreras, valla de seguridad (7ft) con alero, alumbrado, CCTV, Patrullas de seguridad.
- Situado estratégicamente en el paso por el EuroTunel y de vital importancia en momentos en los que se cierra el EuroTunel (Operation Stack: por mal tiempo o por problemas técnicos).

##### TARIFAS

- 0 - 2h: £2.00. Gratuito con cualquier ticket del restaurante / tienda.
- Parking 2-24horas: £20 (incluye vale de comida, ducha y acceso a las áreas de descanso).
- Bookings: 01233 502919



#### 4.4.2.2. NIGHTOWL TRUCKSTOP NETWORK

##### CONTACTO

- HEAD OFFICE: Watling Street. Clifton Upon Dunsmore, Rugby, Warwickshire, CV23 0AE (Reino Unido)
- Tel: 01788 535115 / Fax: 01788 561284
- <http://www.nt-truckstops.com/>



##### UBICACIÓN

- Carlisle, Cumbria: M6, Salida 44.
- Warwickshire, Rugby: M1, Salida 18 (2 millas). M6, Salida 1 (5-6 millas).

##### SERVICIOS

- Espacio para 240 camiones y 40 coches.
- Estación de servicio: automático 24h/7d. Bombas de alta velocidad, variedad de productos (diesel, gasolina), terminales con tecnología Chip & PIN, Agua. Aceptan multitud de tarjetas. Para combatir el fraude, cada conductor recibirá un PIN para activar la tarjeta de suministro.
- RESTAURACIÓN y BAR: Comida casera, snacks, desayunos, comida tradicional, ensaladas, menús del día.
- TIENDA: Todo tipo de accesorios para el vehículo. Tenían opción de compra on-line.
- HOTELES / B&B: Hoteles para conductores y personas en viajes de negocio y de ocio. Habitaciones desde £24.99
- TARJETA DE FIDELIZACIÓN: Existe una tarjeta para clientes habituales con los siguientes beneficios: facturación semanal o mensual, sólo pagan lo que usan, buenas condiciones de crédito, descuentos atractivos, análisis individualizado (para compañías con múltiples tarjetas).
- LIMPIEZA DE VEHÍCULOS: Moderno sistema de limpieza con múltiples opciones: alta presión, cepillos con espuma caliente, mangueras.
- OTROS SERVICIOS: Servicio de teléfono y FAX, sala de TV, Cajero automático (Servicio de HSBC gratuito), baños, duchas privadas y vestuarios (accesibles todo el día y gratuita para los clientes del parking durante la noche), lavandería y candado del vehículo para mayor seguridad.



### SEGURIDAD

- Utilizan tecnología digital integrada para una máxima efectividad y seguridad tanto de conductores como de cargas (£2 Millones en seguridad). Trabajo en conjunto con la policía local para modernizar el sistema de seguridad y aplicar medidas que reduzcan la criminalidad. Esta relación es importante para la aplicación de medidas fiables y probadas, utilizando el know-how de la policía (premiado en 2004). El sistema incluye:
  - Cámaras de seguridad integradas, tanto internas como externas.
  - Reconocimiento automático de matrículas: fotografía de todo vehículo que entra y sale relacionado con el registro del ticket de entrada.
  - Control completo de entradas y salidas.
  - Sistema de vigilancia y grabado CCTV con 16 canales.
  - Software para la gestión del aparcamiento de camiones.
  - Bordillos de seguridad.
  - Máquinas automáticas de tickets.
  - Vallado de seguridad electrificado con alarma anti-intrusión.
  - Iluminación de seguridad.
  - Patrullas de vigilancia humana.



### TARIFAS

- Parking gratuito para estancias menores a los 90 minutos.
- Tarifas nocturnas: Tarifa 1 (£13.50 inc vat, parking y ducha), Tarifa 2 (£15.00 inc vat, Parking, ducha y vale para una comida de £4).

### 4.4.3. ALEMANIA

#### 4.4.3.1. RASTHOF UHRSLIBEN

##### CONTACTO

- Rasthof Uhrleben, Autobahn A2 / Ausfahrt 65 (Eilsleben). Pflaumenallee 1, 39343 Uhrleben
- Teléfono: +49 (0) 39052 9600 / Telefax: +49 (0) 39052 96010 / [info@rasthof-uhrleben.de](mailto:info@rasthof-uhrleben.de)
- <http://www.rasthof-uhrleben.de/>



##### SERVICIOS

- Al Oeste de Magdeburgo, en la autopista A2 salida 65, está en uno de los ejes principales de Alemania, (triángulo Hamburgo – Berlín – Hannover).
- Surge ante la elevada demanda de aparcamiento seguro para vehículos pesados en la zona estratégica del Puerto de Hamburgo.
- Está integrado en un centro de servicios para viajeros con multitud de servicios (gasolinera, restaurante, área de descanso y de recreo para niños). El aparcamiento seguro está cerrado y separado del resto de instalaciones.
- Dispone de vallado de seguridad, cámaras de vigilancia y personal de seguridad. Control de acceso.
- Declarada como región “hot spot” en el estudio de NEA (2007) por su alto índice de criminalidad.
- Dispone de 70.000 m<sup>2</sup> con una oferta actual de 280 plazas de aparcamiento.
- La tarifa por la estacionar 24h es de 25€, mientras la hora se factura a 3,5€.





#### 4.4.3.2. AUTOHOF WOERNITZ GMBH & CO. KG

- Importante aparcamiento para camiones en la salida 109 de la carretera A7, cercano a la intersección con la A6.
- Tiene una superficie de 70.000m2 con 240 plazas de aparcamiento para camiones y grandes posibilidades de crecimiento.
- Estratégicamente situado en los ejes norte <-> sur y este <-> oeste europeos.
- Actualmente dispone de área de descanso para los viajeros con zona de restaurante, cafetería y ocio (música, sauna, etc).
- Es uno de los cinco aparcamientos piloto recogidos en el proyecto SETPOS europeo.
- <http://www.autohof-woernitz.de/>



Plano de Situación: RASTHOF UHRSLEBEN



Plano de Situación: AUTOHOF WOERNITZ GMBH & CO. KG

#### 4.4.4. ESPAÑA

##### 4.4.4.1. PADROSA SERVICES CENTER

###### CONTACTO

- **Dirección del Centro:** Manuel Solá, [msola@padrosa.com](mailto:msola@padrosa.com)
- Tfno.: 34 972 52 88 44 // Fax: 34 972 52 88 45 // <http://www.parkingpadrosa.com/>



###### UBICACIÓN

- Situado en la carretera Nacional II, en el punto kilométrico 760 en la localidad de Llers (Girona), a 4Km de Figueres y en las proximidades del paso fronterizo de La Jonquera – Le Perthus (15Km).
- El aparcamiento seguro está ubicado en el polígono industrial de Padrosa Llers, junto a la salida 3 de la autopista AP-7 y próximo al futuro paso ferroviario de la alta velocidad Madrid – Barcelona – La Jonquera.
- La secretaría de Gizloga tuvo la oportunidad de realizar una instructiva visita a las instalaciones del Centro de Servicios Padrosa en noviembre de 2008 de la mano del anfitrión Manuel Solá.

###### SERVICIOS



- El área del aparcamiento consta de 49.660 m<sup>2</sup>, con una capacidad para 317 vehículos (de hasta 18m), abierto las 24h durante todo el año (365 días).
- Existen zonas verdes anexas (jardines, recreo, picnic): 4.000 m<sup>2</sup>.
- Dispone de 1.500 m<sup>2</sup>, de edificios de servicios en planta baja. Este edificio ofrece la posibilidad de alquilar oficinas modulares a las empresas. Actualmente, cuenta con cerca de 10 empresas instaladas.





- Espacios modulares de almacenamiento de mercancías (a partir de 250 m<sup>2</sup>).
- Dispone de una báscula electrónica de pesaje de camiones de hasta 70 tn brutas.
- Existe un área de restauración accesible desde el exterior de las instalaciones (para trabajadores del polígono cercano, para personas en tránsito y vecinos de la zona) con cafetería, restaurante y terraza exterior. El servicio de restaurante tiene horario in-interrumpido de 6-24h. La explotación del restaurante se ha subcontratado a una empresa externa.
- El acceso al aparcamiento de camiones desde esta zona de servicios está limitado a los usuarios del mismo por medio de lectores de tarjetas.
- Túnel de lavado: Túnel de lavado de camiones de alta presión sin rodillos. Área de garaje y mantenimiento. El sistema permite el reciclado de la mayor parte del agua utilizada, limitando al máximo el consumo de recursos.
- Existe un supermercado abierto de 6 a 24 horas, tanto para usuarios del aparcamiento como para vecinos del municipio.
- Aseos e higiene: Servicios WC y duchas gratuitas exclusivas para conductores (24h). Lavabos cambia-bebes. Sala de lavandería y secado de pago. Dada la extensión de la zona de aparcamiento, existen diversas zonas de servicio a lo largo del recinto.
- Zonas verdes con servicios WC, jardines para descanso y pic-nic.
- Sala de estar exclusiva para conductores usuarios del parking abierta 24h (equipos informáticos con acceso a internet, conexión wi-fi gratuita para los usuarios, televisión de grandes dimensiones con sofás).
- Existen máquinas de café, comida, etc disponibles las 24h.
- Estación de servicio junto al acceso a las instalaciones disponible tanto para los usuarios como para vehículos de paso.



### SEGURIDAD

- Vídeo-vigilancia: desde la oficina de seguridad se controlan las 18 cámaras instaladas a lo largo del perímetro del recinto.
- Presencia permanente de personal de seguridad, tanto en el puesto de control (para la gestión de las cámaras, de los sistemas de seguridad y del control de accesos) como en un vehículo patrulla (con 2 personas de seguridad) que realiza barridos continuos por las instalaciones.
- Existe una alarma perimetral que detecta cualquier tipo de intento de acceso fuera de las puertas habituales.
- La seguridad del centro está en continuo contacto con la policía local y el cuerpo de bomberos. En caso de cualquier tipo de emergencia, el tiempo de respuesta no supera los 5-6 minutos.
- El recinto consta de plazas para el depósito de vehículos tras retención policial (ilegalidad de documentación, tasas elevadas de alcoholemia, etc).
- Destaca la correcta iluminación del recinto, que aumenta la seguridad del centro, evitando zonas mal iluminadas.



### OPERATIVA

- La financiación de las instalaciones surge de la iniciativa privada del Grupo Padrosa, con el objetivo de dar un servicio de calidad para el estacionamiento seguro de los vehículos pesados que transitan a diario por el paso fronterizo de La Jonquera.
- Este aparcamiento seguro está especialmente pensado para vehículos que transportan mercancías de alto valor añadido (farmacéuticas, tecnología, automoción), productos “golosos” para las mafias organizadas por la facilidad para su robo y su posterior salida al mercado negro.
- La inversión inicial del centro ascendió a los 12 millones de euros.
- Las tarifas por el acceso al centro rondan las siguientes: 1h: 2,00€ / Precio noche (10h): 14,04€ / Precio 24h: 21,02€.
- Desde la dirección del centro se está realizando una importante labor de comercialización del centro, atrayendo a usuarios en tránsito, captando aliados en otras regiones europeas y fidelizando empresas (farmacéuticas, automoción, distribución de ropa, etc).
- Próximamente está previsto el lanzamiento una campaña de captación a través de un forfait de 20€ por la estancia una noche (11h), una cena en el restaurante y un desayuno.





#### 4.4.4.2. RED TORTUGA

##### LOCALIZACIÓN

- La Red Tortuga dispone de más de 45 estaciones de servicio asociadas en España y en Portugal.
- Hace ya diez años desde que se creó el Área de Redtortuga de La Jonquera.
- La superficie actual de 25.000 m<sup>2</sup> ofrece desde una estación de servicio para camiones y otra para autos, un supermercado con gran variedad de productos, una tienda de accesorios para los camiones y un amplio parking.



##### SERVICIOS

- Capacidad para 80 vehículos pesados en las propias instalaciones del área de servicios. A estas plazas hay que unir otro número importante de plazas de aparcamiento para camiones en zonas anexas “habilitadas”.
- Al Área llegan a diario una media de 750 camiones; de los cuales 500 suministran carburante, mientras que el resto (una media de 250) utilizan a menudo otros servicios, principalmente el restaurante, supermercado, duchas y parking.
- Estación de servicio: 8 surtidores de gran caudal con repostaje informatizado. Además, se ofrece al conductor una manguera con jabón y agua para limpiar el parabrisas.
- Otros servicios que ofrece la zona:
  - Reciente incorporación de un hotel, nuevo restaurante y una sala de ocio.
  - Duchas: funcionan con control informático. Limpiadas e higienizadas de forma permanente.
  - Servicio de fax y acceso a un cajero automático.
  - Tarjeta de carburante con acceso a una amplia red de estaciones de servicio situadas estratégicamente tanto en la Península Ibérica como en la mayoría de los países europeos.



## SEGURIDAD

- El recinto del área de servicio de la red Tortuga consta de 16 cámaras repartidas en todo el Área.
- Se realiza un archivo de las imágenes durante 45 días con posibilidad de visión en vivo por parte del conductor mientras come en el restaurante.
- El importante número de incidentes detectados en esta zona cercana al paso fronterizo de La Jonquera – Le Perthus (robos, ataques, actuaciones delictivas, etc), unido a la falta de medidas que garantizan unas medidas mínimas de seguridad para los vehículos que acceden (el aparcamiento no está vallado ni separado del resto, existe acceso libre de peatones e intrusos, no existe vigilancia adecuada, etc), hacen que actualmente, esta importante oferta de plazas no se pueda considerar como centro seguro para transportistas.



#### 4.4.4.3. APARCAMIENTO VIGILADO DE FUENTE DE SAN LUIS (VALENCIA)

##### LOCALIZACIÓN

- Estratégica ubicación cercana al puerto de Valencia y con magníficas conexiones de la zona que se crearán con la construcción de la futura terminal ferroviaria que se va a instalar.
- Estas instalaciones se incluyen dentro de la oferta de servicios que está impulsando la Generalitat Valenciana y el Ayuntamiento para la puesta en marcha del Polo Logístico Fuente de San Luis, que incluye una nueva Terminal Intermodal de Transporte y Actividades Complementarias.

##### SERVICIOS

- Cuenta con una oferta de 370 plazas de aparcamiento para vehículos pesados; con una superficie de 47.900 m<sup>2</sup>, cuya obra ha supuesto un total de 3,1 millones de euros.
  - El aparcamiento se ha desarrollado en dos fases: una primera que lleva funcionando desde junio de 2002 con 210 plazas y una segunda ampliación (inaugurada en octubre de 2008), que incorpora a la oferta otra 160 plazas.
  - Las plazas implantadas en la reciente ampliación están destinadas para vehículos de dimensiones especiales de más de 12m de longitud: 25 plazas para VP de más de 18m; 110 plazas para VP entre 16,5 y 18m; 25 plazas para VP de más de 12m.
- El aparcamiento estará gestionado por la Federación Valenciana de Empresas de Transporte.





#### 4.4.5. OTROS APARCAMIENTOS SEGUROS EN EUROPA

##### 4.4.5.1. BÉLGICA: VERVERS PNEUS SPRL VPNEUS

- Zona de aparcamiento para camiones en la región de Lieja, Bélgica.
- A 1.000m de la autopista, dispone de casi 90.000m<sup>2</sup>.
- Tiene una oferta de 330 plazas de aparcamiento, con un máximo de 300 plazas seguras.
- Es uno de los cinco aparcamientos piloto recogidos en el proyecto SETPOS europeo. Actualmente, se están adaptando los servicios y los sistemas de seguridad para cumplir los requisitos establecidos en el proyecto.

##### 4.4.5.2. RED DE APARCAMIENTOS SEGUROS EN ITALIA

###### OFERTA DE APARCAMIENTOS PARA CAMIONES

- Italia es uno de los Estados europeos con un mayor índice de robos y ataques a vehículos pesados de mercancías. Con el objetivo de reducir estos ataques, se hace necesario ofrecer áreas de aparcamiento seguro para el descanso obligatorio de los conductores.
- En este sentido, se ha desarrollado un listado de centros para las empresas de transporte puedan dirigir a sus conductores hacia estas áreas.
- Se han detectado un total de 141 aparcamientos para camiones, de los que 46 están vigilados por personal de seguridad ("Guarded parking areas") y el resto son áreas con vallado e iluminación adecuada pero son personal exclusivo (95, "Stop areas").
- Existe una oferta de alrededor de 2.500 plazas de aparcamiento en centros seguros, vigilados por personal de seguridad. La mitad de estos centros se encuentra en la región de Puglia, en las proximidades de las ciudades de Bari y Brindisi, (18 centros con una oferta de alrededor de 1.000 plazas).

###### SERVICIOS

- Generalmente, son centros de aparcamiento próximos a zonas industriales y logísticas generadoras de actividad.
- Casi la totalidad de estos centros disponen de áreas de descanso y aseo (estación de combustible, restaurante-cafetería, teléfono, aseos y duchas).
- Los centros seguros disponen de sistemas de prevención de la criminalidad: Personal de vigilancia, Vallado de seguridad, Iluminación, Sistemas anti-intrusión, Barreras de control de acceso.
- Un número importante de centros tiene plazas adaptadas para mercancías peligrosas, frigoríficos (con conexión eléctrica), cargas especiales, etc.



#### 4.4.5.3. FINLANDIA: APARCAMIENTO DE CAMIONES EN VAALIMAA

##### REGIÓN

- Los trámites aduaneros actuales y los momentos de máxima concentración (según la estación, fines de semana y horas del día) hacen que se produzcan problemas importantes de congestión en las fronteras de la Unión Europea con Rusia, especialmente en Finlandia y Letonia.
- Esta situación ocasiona largas filas de vehículos en las carreteras de acceso a estos puntos fronterizos. La Ministra de Transportes finesa, Anu Vehviläinen, presenta datos impactantes: se registran colas de hasta 700-1.000 camiones (entre 15-30Km) la mayoría de los días en las vías de acceso a esta región.
- La Administración finlandesa<sup>6</sup>, en aras de mejorar la red de carreteras, ofrece información puntual y detallada del estado de situación de las principales redes viarias, con fotografías en tiempo real y longitud de las filas de camiones en los principales puntos conflictivos.
- El tráfico de vehículos pesados en la frontera entre Finlandia y Rusia se ha incrementado en un 15-20% anual.
- El número de camiones que diariamente cruzan esta frontera en la zona de Vaalimaa, Nuijamaa e Imatra ronda los 2.400 vehículos (en ambas direcciones). Sólo por Vaalimaa pasan más del 50% de estos vehículos.



<sup>6</sup> TIEHALLINTO, Finnish Road Administration. Entidad responsable de la Red de carreteras en Finlandia. <http://www.tiehallinto.fi/>

### PROYECTO DE APARCAMIENTO PARA VEHÍCULOS PESADOS

- La Administración de Transportes finlandesa ha encargado un estudio de viabilidad para implantar un aparcamiento integral para vehículos pesados cercano a la frontera con Rusia.
  - El proyecto constará con una superficie total de 45Ha, 24Ha dedicadas para zona de aparcamiento, con una inversión total de 24M€.
  - Un estudio de viabilidad analizó una serie de ubicaciones posibles en la carretera E18, definiendo su localización final en la localidad de Vaalimaa, con el apoyo de la Administración de Carreteras de Finlandia y de la Autoridad Aduanera.
  - Se han definido dos zonas de aparcamiento: 1.000 plazas en Vaalimaa y otras 500 en Nuijamaa.
- Los elevados índices de criminalidad en la frontera y el comercio ilegal de mercancías demanda zonas seguras para los transportistas:
- El centro estará protegido por vallado de seguridad.
- Está ubicado cerca de una estación de bomberos para asegurar las emergencias en caso de catástrofes y mala climatología.
- Constará con variados servicios para el conductor: aseos y duchas, salas de comunicación (internet, teléfono, TV) y descanso, facilidades para cocinar, oficina de atención de la Administración de Carreteras Finlandesa.
- Está previsto que entre en funcionamiento para el segundo semestre de 2008.



## 5. ANÁLISIS DEL TRÁNSITO DE VEHÍCULOS PESADOS EN GIPUZKOA

El sector de la logística y del transporte en la economía guipuzcoana juega un papel muy importante. La situación estratégica del Territorio en la rótula de paso de los flujos de mercancías entre la Península y el continente europeo, junto a la fuerte actividad industrial propia de la zona, generan un tránsito continuo de mercancías en Gipuzkoa. Un simple vistazo a las carreteras guipuzcoanas nos muestra el peso del transporte de mercancías y los niveles de saturación de las principales vías, pero los distintos estudios realizados nos ayudan a ratificar esta primera impresión.

Desvincular la demanda del transporte de mercancías del crecimiento económico europeo es uno de los objetivos prioritarios de la Unión Europea. Este mismo objetivo lo recoge el Gobierno Vasco en su Plan Director de Transporte Sostenible como base para un desarrollo sostenible del sistema de transportes. Aunque en Europa en los últimos años se ha conseguido controlar el crecimiento desmedido del transporte; en Gipuzkoa, la demanda de transporte de mercancías ha crecido con cifras muy superiores a las del PIB, especialmente en el transporte por carretera.

La apuesta por el desarrollo de las grandes infraestructuras (nuevo Puerto de Pasajes, Red ferroviaria Vasca, Red de carreteras, etc) debe permitir que el Territorio de Gipuzkoa satisfaga las futuras necesidades de movilidad de mercancías. Esta planificación estratégica apuesta por el reequilibrio de los modos de transporte, potenciando el ferroviario y el marítimo de corto recorrido, la mayor eficiencia energética y la modernización del sector (adoptando nuevas tecnologías que optimicen las cargas, las rutas, mejorando la calidad de los servicios de transporte y reduciendo los costes, etc).

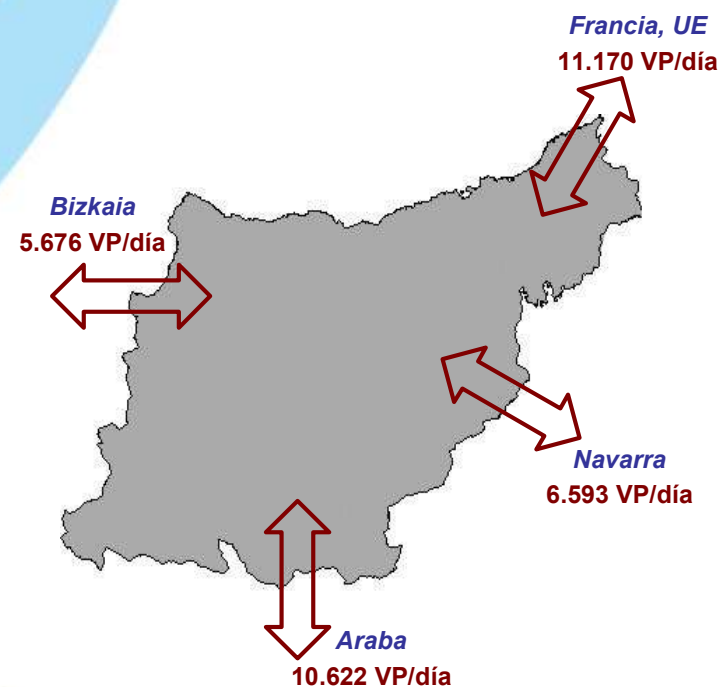
### 5.1. INFORMACIÓN DE AFOROS EN LAS CARRETERAS DE GIPUZKOA

La Diputación Foral de Gipuzkoa publica anualmente la Información de Aforos de las Carreteras de Gipuzkoa. En el año 2006 se aforaron 1.057Km de la red de carreteras. La red de carreteras de interés preferente en Gipuzkoa sufre diariamente un tráfico importante de vehículos pesados (VP). Este tráfico unido al de vehículos privados hace que se generen problemas importantes de congestión en los principales ejes viarios.

El punto con un mayor número de VP se ubica en la Variante de Donostia (autopista A-8), con una Intensidad Media Diaria (IMD) de 15.852 VP/día (un 22% del total de vehículos). También se superan los 10.000 VP/día en las estaciones de la A-8 en Pasaia y de la N-I en Irura.

Asimismo, los nodos viarios de la red de carreteras guipuzcoanas con el resto de territorios limítrofes presentan unas IMD de vehículos pesados muy importantes, destacando el flujo de VP con Francia (que supera los 11.000 VP/día).

| P.K.         | ESTACIÓN                            | CONEXIÓN       | IMD<br>(VP/día) | % VP |
|--------------|-------------------------------------|----------------|-----------------|------|
| A-8-A 0,0    | 257 Puente de Behobia               | FRANCIA        | 9.491           | 42%  |
| N-I 481,5    | 256 Behobia                         | FRANCIA        | 1.007           | 7%   |
| N-I-H 0,7    | 258 Puente de Santiago              | FRANCIA        | 672             | 3%   |
| N-121-A 73,5 | 288 Endarlatsa                      | NAVARRA        | 2.973           | 32%  |
| A-15 147,8   | 134 Túnel de Belabieta (Datos 2005) | NAVARRA        | 3.445           | 26%  |
| GI-2130 11,8 | 132 Caserio Sabiñone, Berastegi     | NAVARRA        | 175             | 9%   |
| N-I 404,1    | 30 Etxegarate                       | NAVARRA, ARABA | 9.085           | 46%  |
| GI-627 27,0  | 52 Puerto de Arlaban                | ARABA          | 1.537           | 73%  |
| AP-8 72,0    | 271 Azitain / Ermua                 | BIZKAIA        | 4.020           | 16%  |
| N-634 61,5   | 11 Eibar                            | BIZKAIA        | 1.656           | 10%  |



IMD de VP de intercambio con las regiones limítrofes, medidas en las estaciones más próximas al límite con estas regiones.  
Fuente: Fundación ITC.



## 5.2. OBSERVATORIO HISPANO-FRANCÉS DE TRÁFICO EN LOS PIRINEOS

El Observatorio Hispano-Francés de Tráfico en los Pirineos, coordinado por el Ministerio de Transportes Francés y por el Ministerio de Fomento Español, realiza periódicamente una encuesta para conocer el flujo de mercancías por carretera a través de los 6 pasos fronterizos de los Pirineos. La última actualización, TRANSIT 2004, recoge datos tanto del intercambio de mercancías entre Francia y España como del tránsito hacia el resto de Europa.

Junto al paso oriental de la AP-7 La Jonquera / A9 Le Perthus, el paso fronterizo de la A8 Irun / A63 Bariatou soporta el mayor flujo de vehículos pesados (VP) en el tránsito pirenaico. Anualmente, por la frontera guipuzcoana con Francia pasan más de **39 millones de toneladas** de mercancías, con un tránsito de vehículos de **2.824.414 VP anuales**.

En el año 2004, el tráfico medio diario de VP por el paso occidental de los Pirineos, A8 Irun / A63 Bariatou, fue de **7.700 VP/día**, lo que supone el 44% del total de vehículos que cruzan diariamente los Pirineos (La Jonquera soporta el 51% del tránsito). El volumen medio de toneladas por VP cargado en este paso se sitúa en 15,4 tn/VP (algo menor si se incluye también el tránsito de VP en vacío, 14 tn/VP).

Aunque la totalidad de vehículos pesados que transitan por las carreteras guipuzcoanas son susceptibles de acceder a las áreas de servicios disponibles (ya sea para repostar combustible, realizar pequeñas paradas de descanso obligatorio, comidas o cenas, etc), se describen a continuación dos áreas de influencia que, por la proximidad al Territorio de Gipuzkoa, pueden tener una menor repercusión en el uso de las áreas de servicio.

- Zona de influencia en el Sur de los Pirineos (acceso por la A8 en Irun): Euskadi, Navarra, Cantabria, La Rioja y Castilla y León.
- Zona de influencia en el Norte de los Pirineos (acceso por la A63 en Bariatou): Aquitania (Burdeos), Midi Pirineos (Toulouse) y Poitou-Charentes (Poitiers) y Lemosín (Limoges).

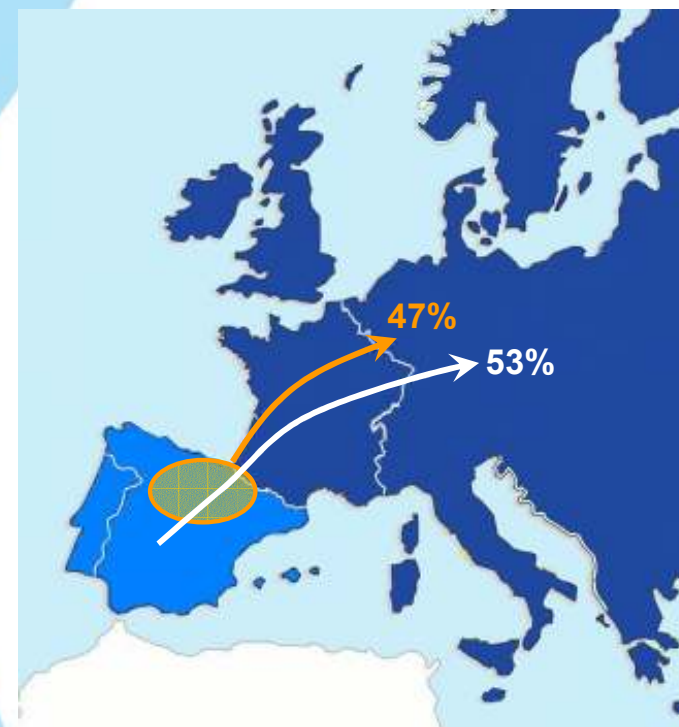
Es lógico pensar que las mercancías cuyo origen se sitúa en estas zonas de influencia, realicen las paradas una vez pasado el territorio guipuzcoano, aunque dependiendo de las circunstancias particulares (operativa de carga y descarga en las instalaciones de los cargadores) pueden acceder también a las áreas de aparcamiento guipuzcoanas.

A continuación se presentan los volúmenes de mercancías que atraviesan la frontera por la A8 Irun / A63 Bariatou, discriminando los orígenes en las zonas definidas según su potencialidad para realizar las paradas obligatorias en Gipuzkoa.

### 5.2.1. TRANSPORTE DE MERCANCÍAS CON ORIGEN EN LA PENÍNSULA IBÉRICA

Los resultados de la encuesta TRANSIT 2004 muestran que de las más de 18 millones de toneladas que cruzaron los Pirineos por la zona de la A8 Irun / A63 Biriartou con sentido norte hacia Europa, el 53% lo hace con un origen fuera de la zona de influencia definida (destacando especialmente el transporte desde Portugal y desde la zona de Madrid).

| ORIGEN ESPAÑA<br>(En miles de tn) | DESTINO<br>FRANCIA | DESTINO<br>RESTO UE | TOTAL         |               |
|-----------------------------------|--------------------|---------------------|---------------|---------------|
| <b>ZONA DE INFLUENCIA</b>         | 5.316              | 3.165               | <b>8.481</b>  | <b>47,0%</b>  |
| PAÍS VASCO                        | 3.188              | 1.536               | 4.724         | 26,2%         |
| NAVARRA                           | 743                | 579                 | 1.322         | 7,3%          |
| CANTABRIA                         | 304                | 227                 | 531           | 2,9%          |
| LA RIOJA                          | 952                | 716                 | 1.668         | 9,3%          |
| CASTILLA Y LEÓN                   | 129                | 107                 | 236           | 1,3%          |
| <b>RESTO PENÍNSULA</b>            | 4.458              | 5.089               | <b>9.547</b>  | <b>53,0%</b>  |
| <b>TOTAL</b>                      | <b>9.774</b>       | <b>8.254</b>        | <b>18.028</b> | <b>100,0%</b> |



### 5.2.2. TRANSPORTE DE MERCANCÍAS CON DESTINO LA PENÍNSULA IBÉRICA

El 30% del tráfico de mercancías en el sentido Norte – Sur hacia la Península Ibérica tiene como origen la zona definida como de menor potencialidad para ser susceptible de realizar paradas en zonas de descanso. Dentro de esta zona de influencia se han incluido las regiones francesas de Aquitania, Midi Pirineos, Poitou-Charentes y Lemosin.

El resto de mercancías con destino la Península Ibérica (70%) proceden del resto de regiones francesas (especialmente de la región de París – Isla de Francia, Norte – Paso de Calais y País del Loira) y de Europa (con peso importante de las regiones próximas a la frontera-este francesa: Northerhein-Westfalen DEA, Baden-württemberg DE1 y Bayern DE2 en Alemania, Vlaams Gewest BE2 y Región Wallone BE3 en Bélgica, West-nederland NL3 y Zuid-nederland NL4 en Países Bajos y el Noroeste italiano ITC)

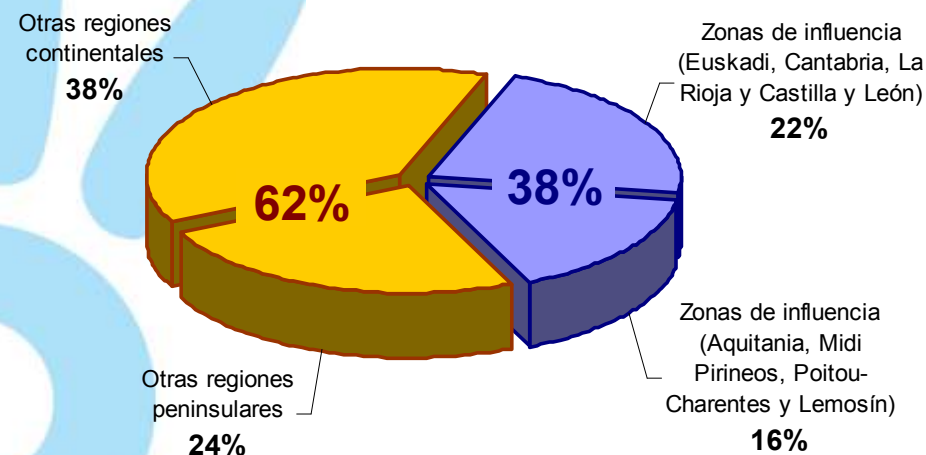
| ORIGEN EUROPA<br>(En miles de tn) | DESTINO<br>PENÍNSULA |               |
|-----------------------------------|----------------------|---------------|
| <b>ZONA DE INFLUENCIA</b>         | <b>6.321</b>         | <b>30,0%</b>  |
| AQUITANIA (Burdeos)               | 5.178                | 24,5%         |
| MIDI PIRINEOS (Toulouse)          | 562                  | 2,7%          |
| POITOU-CHARENTES (Poitiers)       | 441                  | 2,1%          |
| LEMOISIN (Limoges)                | 140                  | 0,7%          |
| <b>RESTO FRANCIA</b>              | <b>6.264</b>         | <b>29,6%</b>  |
| <b>RESTO EUROPA</b>               | <b>8.520</b>         | <b>40,4%</b>  |
| <b>TOTAL</b>                      | <b>21.105</b>        | <b>100,0%</b> |



Para los análisis de los tráficos con mayor potencial de acceder a los centros multiservicio de Gipuzkoa, ya sea para sus descansos más cortos (paradas cortas, hora de comida o cena) o especialmente en la finalización de sus jornadas laborales (momento en el que deben descansar), se tienen en cuenta los flujos de mercancías que quedan fuera de las áreas de influencia definidas anteriormente.

Del total de mercancías aforadas en este paso fronterizo, un 62% tienen como origen territorios fuera de estas áreas (tanto en el sentido norte-sur hacia la Península como sur-norte hacia Europa). El 38% restante tiene como origen del viaje las zonas más cercanas al este paso (un 57% de estas tienen como origen Euskadi, Cantabria, La Rioja y Castilla y León; mientras que el 43% restante parte de las regiones francesas de Aquitania, Midi Pirineos, Poitou-Charentes y Lemosín).

### Tránsito de mercancías por IRUN A8 / BIRIATOU A63



### 5.3. EVOLUCIÓN DEL TRÁFICO DE VEHÍCULOS PESADOS EN GIPUZKOA HASTA EL 2020

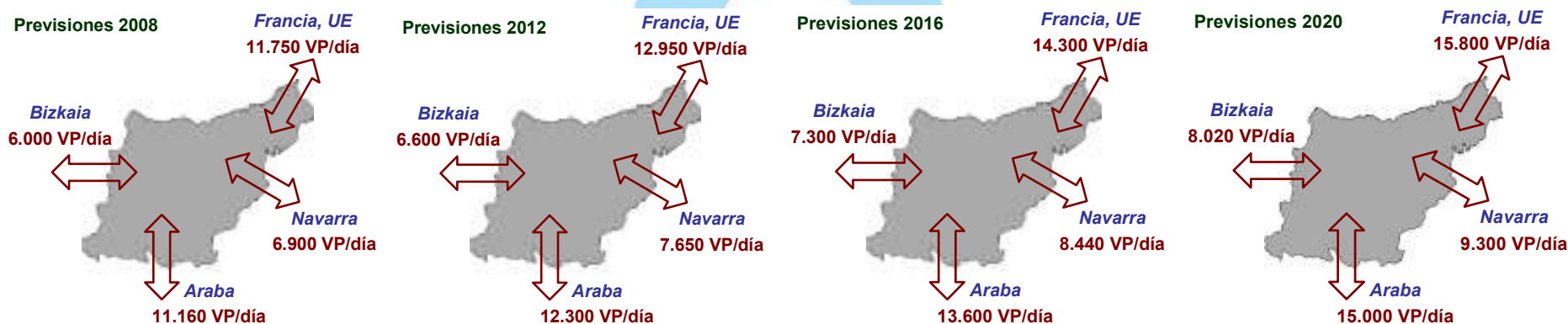
En los análisis de la evolución de los tráficos por las carreteras de Gipuzkoa se tienen en cuenta previsiones de crecimiento similares al PIB del Territorio. Este crecimiento estimado puede verse influenciado por la situación económica actual (año 2008 y previsiones a corto plazo de la evolución económica de la región), que derivará a una contención de este crecimiento del transporte de mercancías.



En paralelo, la apuesta decidida del Gobierno Vasco por potenciar alternativas al transporte de mercancías por carretera – mejorando el transporte ferroviario de mercancías y las líneas de transporte marítimo – va a permitir controlar el crecimiento insostenible y la total dependencia actual hacia la carretera, derivando parte de este tránsito hacia esos modos. De todos modos, para el cálculo del crecimiento del tránsito de vehículos pesados por Irun-Bariatou se han tenido en cuenta las siguientes previsiones:

- Según un estudio de CERCA, se estima que circularán por el paso fronterizo de Bariatou entre 15.000 y 20.000 vehículos pesados día en 2020<sup>1</sup> (y alrededor de 30.000 vehículos ligeros).
- El Segundo Plan General de Carreteras del Gobierno Vasco<sup>2</sup> realiza una proyección similar del crecimiento de las IMD en este paso, situando en unas cifras cercanas a los 15.000 vehículos pesados diarios el paso por Bariatou en 2016.

Recogiendo estas tasas de crecimiento previstas, se puede estimar los siguientes flujos de intercambio de VP con las regiones limítrofes:



<sup>1</sup> CERCA, Cellule Économique Régionale des Transports d'Aquitaine. Recoge 2 criterios para el cálculo entre 2005-25: Hipótesis alta (3% anual) e hipótesis baja (1,7%).

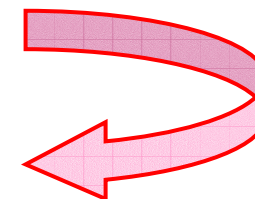
<sup>2</sup> Avance de la Revisión del 2º Plan General de Carreteras del País Vasco, mayo 2007. Considera un crecimiento anual de la economía en torno al 3,2% hasta el año 2010 y de un 2,5% en el periodo entre 2010-2016.

#### 5.4. VOLUMEN DE VEHÍCULOS PESADOS CON POTENCIAL PARA DEMANDAR ZONAS ACONDICIONADAS DE DESCANSO

De los estudios recogidos en apartados anteriores se pueden proyectar las previsiones del mercado potencial de vehículos pesados que son susceptibles de acceder a centros integrales de servicio para transportistas en tránsito (descanso, comida, aseo y/o ocio)<sup>3</sup>.

|                                           | 2008         | 2012         | 2016         | 2020         |
|-------------------------------------------|--------------|--------------|--------------|--------------|
| VP/día totales                            | 11.750       | 12.950       | 14.300       | 15.800       |
| <b>VP/día en tránsito (62% del total)</b> | <b>7.285</b> | <b>8.029</b> | <b>8.866</b> | <b>9.796</b> |

**Usuarios “potenciales” de centros integrales de servicios**  
*(Su acceso dependerá de las condiciones y exigencias particulares de cada uno, así como de la oferta y la labor de captación del propio centro).*



Sin olvidar la apuesta de las Instituciones por reducir la dependencia de la carretera en el sistema de transportes de mercancías, apostando por una mayor eficiencia de este modo, un impulso del transporte ferroviario y del marítimo de corta distancia, el transporte de mercancías por carretera a su paso por Gipuzkoa, dada su situación estratégica, seguirá contando con una relevancia principal en el sistema logístico europeo. Es por ello que el potencial de vehículos en tránsito seguirá haciendo viable la captación de usuarios en la futura ubicación de un centro multi-servicios para transportistas en tránsito en nuestro Territorio Histórico.

<sup>3</sup> Se va a considerar transportista en tránsito al que realiza una operación de transporte cuyo origen está fuera de la zona de influencia anteriormente definida y cuyo desplazamiento se realiza por el paso occidental pirenaico de Irun / Biriattou (norte-sur). Según datos del Observatorio de los Pirineos, el 62% de las mercancías irían en tránsito, mientras que el 38% restante corresponde a desplazamientos cuyo origen está dentro del área de influencia.

## 6. OFERTA ACTUAL DE APARCAMIENTOS PARA VEHÍCULOS PESADOS

A continuación se presenta la oferta de plazas de aparcamiento para camiones en Gipuzkoa y en el entorno más próximo, así como de otras zonas “no oficiales” que utilizan los profesionales para estacionar sus vehículos.

### 6.1. OFERTA DE APARCAMIENTO EN GIPUZKOA Y SU ENTORNO

| APARCAMIENTO                                                                                                                             | UBICACIÓN                       | PLAZAS                                |
|------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|---------------------------------|---------------------------------------|
| ZUBIETA                                                                                                                                  | Zubieta (Carretera N-I)         | 230 VP (30% rotación)                 |
| ARITZETA (EN OBRAS)                                                                                                                      | Aritzeta (Autopista A-8)        | 71 VP para rotación (OBRAS)           |
| LINTZIRIN                                                                                                                                | Oiartzun (Carretera N-I)        | 113 VP (5% rotación)                  |
| OIARTZUN                                                                                                                                 | Oiartzun (Autopista A-8)        | 166 VP para rotación                  |
| ZAISA                                                                                                                                    | Behobia, Irun                   | 275 abonos + 100 para rotación        |
| E.S. AGIP, ETXEGARATE (Navarra)                                                                                                          | N-1, Pk 401 (Navarra)           | 20 plazas tránsito                    |
| ETXEGARATE (Alto Etxegarate)                                                                                                             | N-1, Hotel – restaurante Alai.  | 20 plazas tránsito                    |
| E.S. LEGORRETA (REPSOL)                                                                                                                  | N-1, Pk 424 (Legorreta)         | 30 VP                                 |
| E.S. ALEGIA (REPSOL)                                                                                                                     | N-1, Km 432 (Alegia)            | 15 VP                                 |
| E.S. ANDOAIN (CEPSA)                                                                                                                     | N-1, Km 445 (Andoain)           | 8 VP                                  |
| E.S. ALLERRU (CAMPSA)                                                                                                                    | N-1, Km 450 (Lasarte)           | 25 VP                                 |
| ESTACIÓN DE SERVICIO DE ITZIAR (CEPSA)                                                                                                   | Itziar (Autopista A-8)          | 30 VP                                 |
| MUNICIPALES: Zarautz (Asti), Hernani (Akerregi), Legorreta, Arrasate-Mondragón (Markulete), Beasain (Futuro en Zumadi), Legazpi (Futuro) |                                 | Entre 20-70 VP, abono para residentes |
| BIKAKOBO – APARCABISA (5 zonas)                                                                                                          | Zierbena, Trapagarán (Bizkaia)  | 1.071 VP + 230 Mercancías Peligrosas  |
| CENTRO DE TRANSP. Y LOG. DE VITORIA-GASTEIZ                                                                                              | Jundiz, Vitoria-Gasteiz (Araba) | 182 VP                                |
| ARASUR                                                                                                                                   | Rivabellosa (Araba)             | 194 VP (en construcción)              |
| CIUDAD DEL TRANSPORTE DE PAMPLONA                                                                                                        | Imárcoain (Navarra)             | 250 VP (+200 en construcción)         |





### 6.1.1. ZAISA



El Centro de Transportes de Irun, Centro de Transportes de Gipuzkoa, está ubicado en el Barrio de Behobia (Irun). Surgió hacia 1983 con el objetivo de mejorar la ubicación de los servicios aduaneros y potenciar el sector del transporte en la comarca del Bidasoa, que por su condición fronteriza, estaba especializada en el transporte y comercio internacional.

Tiene una estratégica situación junto a la red de carreteras (acceso directo a la A-8, A-68, N-1, N-10 francesa, y C-121 a Pamplona), a la estación ferroviaria de Irun y al puerto de Pasajes; próximo también al puerto de Bilbao y a los aeropuertos de Vitoria, Bilbao, Biarritz y Hondarribia-San Sebastián.



Zaisa gestiona **375 plazas** de aparcamiento para camiones en dos zonas próximas entre sí, Zaisa I (100 plazas) y Zaisa III (250 plazas). 275 de éstas están cubiertas por empresas de la zona (abonos); quedando 100 plazas para vehículos en rotación. El precio del abono mensual por plaza ronda los 125€.



Junto al aparcamiento vigilado (vigilancia 24h/365d con cámaras y vallado perimetral), existe un área de lavado y reparación de vehículos, una estación de servicio y un centro para el servicio de ITV. Los conductores pueden acceder a servicios de restauración y cafetería, hotel, zonas de compra y área de descanso con duchas acondicionadas.

Desde el aparcamiento de Zaisa, los usuarios tienen acceso directo a los servicios propios del centro de transportes y a los propios del barrio de Behobia. Aquí pueden encontrar hoteles, una amplia oferta de restaurantes y comercios. Existe una línea de transporte urbano de Irun que permite el acceso al centro del municipio.

| <b>ENTORNO: ZAISA</b>                 |      |
|---------------------------------------|------|
| Accesibilidad al recinto (2 sentidos) | ✓    |
| Señalización de accesos (distancia)   | -    |
| Conexión Transporte Público           | 500m |
| <b>CAPACIDAD</b>                      |      |
| Superficie, plazas                    | 375  |
| Plazas ABONO → 75%                    | 275  |
| Plazas TRÁNSITO → 25%                 | 100  |
| ¿Plazas ADR acondicionadas?           | -    |
| Plazas para coches → En el polígono   | -    |
| <b>ACONDICIONAMIENTO</b>              |      |
| Buen estado del firme, pintado        | ✓    |
| Vallado en buen estado                | ✓    |
| Protección anti-colisiones            | ✓    |
| Sist anti-incendios: extintores       | ✓    |
| Canalizaciones subterráneas, arquetas | ✓    |
| Alumbrado adecuado                    | ✓    |
| Limpieza, contenedores y papeleras    | ✓    |
| Zonas de aseo y ducha                 | ✓    |

| <b>INFORMACIÓN AL USUARIO</b>               |   |
|---------------------------------------------|---|
| Inf. de localización, servicios, tráfico    | - |
| Información on-line, servicios              | - |
| Inf. tiempo real, reserva (tlfno /internet) | - |
| <b>SEGURIDAD</b>                            |   |
| Cámaras CCTV                                | ✓ |
| Personal de seguridad propio                | ✓ |
| Oficina, local para seguridad               | ✓ |
| Control de acceso perimetral                | - |
| Barreras de acceso restringido              | ✓ |
| Megafonía                                   | ✓ |
| <b>CONTROL DE ACCESOS</b>                   |   |
| Control informático de acceso               | ✓ |
| Reconocimiento matrículas                   | - |
| Reconocimiento peatones                     | - |
| <b>GASOLINERA</b>                           |   |
| Gasolinera para VP (servicio 24h)           | ✓ |
| Acceso directo                              | ✓ |

| <b>SERVICIOS CONDUCTOR</b>                  |     |
|---------------------------------------------|-----|
| Bar-cafetería (24h)                         | ✓   |
| Sala particular (cocina, comedor)           | -   |
| Hotel                                       | ✓   |
| Tienda o Supermercado                       | ✓   |
| <b>SERVICIOS PARA EL VEHÍCULO</b>           |     |
| Tienda con accesorios para el camión        | -   |
| Limpieza (agua, aspirador, túnel lavado)    | ✓   |
| Taller de reparación (24h)                  | ✓   |
| <b>DESCANSO, OCIO</b>                       |     |
| Zona de descanso                            | ✓   |
| Ocio (juegos, billar, fútbolín, etc).       | -   |
| Cajero automático                           | ✓   |
| Electricidad (cargar móvil, secadores)      | -   |
| Lavandería (lavadoras / secadoras)          | -   |
| <b>GESTIÓN DEL APARCAMIENTO</b>             |     |
| % ocupación abono                           | 275 |
| % ocupación tránsito                        | 40% |
| Serv. compl. (ZAL, polígono, gasolinera...) | POL |

### 6.1.2. APARCAMIENTO VIGILADO DE CAMIONES DE ZUBIETA

|                                                  |                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                           |
|--------------------------------------------------|---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| <b>Localización:</b>                             | <ul style="list-style-type: none"> <li>■ Situado en el polígono de Zubieta, junto a la N-1 (P.k. 451). Con acceso directo desde ambos sentidos de circulación, aproximadamente a 1Km desde la salida de esta vía principal.</li> <li>■ No existe señalización propia del aparcamiento en la propia N-1, aunque una vez que se deja la salida del polígono, dispone de carteles de indicación en rotondas y cruces.</li> <li>■ Existe una parada de transporte público a menos de 1Km de distancia desde la entrada del aparcamiento con conexión directa con el municipio de Lasarte y la capital donostiarra.</li> </ul> |
| <b>Tarifas (abonos / rotación):</b>              | <ul style="list-style-type: none"> <li>■ El abono mensual para los abonados, distinguiendo si son asociados o no, ronda los 130€/mes.</li> <li>■ La tarifa para vehículos en rotación ronda: 2,60€/ hora – 26,00€/día.</li> </ul>                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                         |
| <b>Implantación-Explotación: público-privado</b> | <ul style="list-style-type: none"> <li>■ Perteneciente a la Diputación Foral de Gipuzkoa, la gestión y explotación del aparcamiento lo realiza la empresa Gertek, S.A.</li> </ul>                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                         |





| <b>ENTORNO: ZUBIETA</b>                    |      |
|--------------------------------------------|------|
| Accesibilidad al recinto (2 sentidos)      | ✓    |
| Señalización de accesos (distancia)        | 500m |
| Conexión Transporte Público                | 1Km  |
| <b>CAPACIDAD</b>                           |      |
| Superficie, plazas → 22.000 m <sup>2</sup> | 230  |
| Plazas ABONO → 70%                         | 160  |
| Plazas TRÁNSITO → 30%                      | 70   |
| ¿Plazas ADR acondicionadas?                | -    |
| Plazas para coches / caravanas             | ~ 50 |
| <b>ACONDICIONAMIENTO</b>                   |      |
| Buen estado del firme, pintado             | ✓    |
| Vallado en buen estado → 2,5m              | ✓    |
| Protección anti-colisiones → Hormigón      | ✓    |
| Sist anti-incendios: extintores (~65)      | ✓    |
| Canalizaciones subterráneas, arquetas      | ✓    |
| Alumbrado adecuado                         | ✓    |
| Limpieza, contenedores y papeleras         | ✓    |
| Zonas de aseo y ducha → H / M              | ✓    |

| <b>INFORMACIÓN AL USUARIO</b>             |       |
|-------------------------------------------|-------|
| Inf. de localización, servicios, tráfico  | -     |
| Información on-line, servicios            | -     |
| Inf tiempo real, reserva (tlfo /internet) | -     |
| <b>SEGURIDAD</b>                          |       |
| Cámaras CCTV                              | 25    |
| Personal de seguridad propio              | ✓     |
| Oficina, local para seguridad             | ✓     |
| Control de acceso perimetral              | ✓     |
| Barreras de acceso restringido            | ✓     |
| Megafonía                                 | ✓     |
| <b>CONTROL DE ACCESOS</b>                 |       |
| Control informático de acceso             | ✓     |
| Reconocimiento matrículas                 | ✓     |
| Reconocimiento peatones → VISUAL          | -     |
| <b>GASOLINERA</b>                         |       |
| Gasolinera para VP (servicio 24h)         | ~ 1Km |
| Acceso directo → Fuera del recinto        | ✓     |

| <b>SERVICIOS CONDUCTOR</b>                  |       |
|---------------------------------------------|-------|
| Bar-cafetería (24h) → MÁQUINA CAFE          | ✓     |
| Sala particular (cocina, comedor)           | -     |
| Hotel                                       | -     |
| Tienda o Supermercado                       | -     |
| <b>SERVICIOS PARA EL VEHÍCULO</b>           |       |
| Tienda con accesorios para el camión        | -     |
| Limpieza (agua, aspirador, túnel lav.)      | -     |
| Taller de reparación (24h)                  | -     |
| <b>DESCANSO, OCIO</b>                       |       |
| Zona de descanso (TV, internet, FAX)        | -     |
| Ocio (juegos, billar, fútbolín, etc).       | -     |
| Cajero automático                           | -     |
| Electricidad (cargar móvil, secadores)      | -     |
| Lavandería (lavadoras / secadoras)          | -     |
| <b>GESTIÓN DEL APARCAMIENTO</b>             |       |
| % ocupación abono                           | 97%   |
| % ocupación tránsito                        | 10-20 |
| Serv. compl. (ZAL, polígono, gasolinera...) | POL   |



### 6.1.3. APARCAMIENTO VIGILADO DE CAMIONES DE LINTZIRIN

|                                                  |                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                 |
|--------------------------------------------------|---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| <b>Localización:</b>                             | <ul style="list-style-type: none"> <li>■ Situado en el término municipal de Oiartzun, próximo a la carretera N-1 y al enlace con la Autopista A-8</li> <li>■ En las inmediaciones del centro comercial Carrefour, detrás del Hotel Lintzirin.</li> <li>■ Junto a una gasolinera (en ambos sentidos de circulación, Repsol) y a un taller de reparación de vehículos.</li> </ul> |
| <b>Tarifas (abonos / rotación):</b>              | <ul style="list-style-type: none"> <li>■ El abono mensual para los abonados, distinguiendo si son asociados o no, ronda los 130€/mes.</li> <li>■ La tarifa para vehículos en rotación ronda: 3,60€/ hora – 21,00€/día.</li> </ul>                                                                                                                                               |
| <b>Implantación-Explotación: público-privado</b> | <ul style="list-style-type: none"> <li>■ Perteneciente a la Diputación Foral de Gipuzkoa.</li> <li>■ La gestión y explotación del aparcamiento lo realiza la empresa Gertek, S.A.</li> <li>■ Aparcamiento vigilado principalmente para abonados (cerca del 95%). Se destina un porcentaje menor (5%) para vehículos en rotación eventuales.</li> </ul>                          |



| <b>ENTORNO: LINTZIRIN</b>                  |      |
|--------------------------------------------|------|
| Accesibilidad al recinto (2 sentidos)      | ✓    |
| Señalización de accesos (distancia)        | -    |
| Conexión Transporte Público                | 200m |
| <b>CAPACIDAD</b>                           |      |
| Superficie, plazas → 14.000 m <sup>2</sup> | 113  |
| Plazas ABONO → 95%                         | 107  |
| Plazas TRÁNSITO → 5%                       | 6    |
| ¿Plazas ADR acondicionadas?                | -    |
| Plazas para coches / caravanas             | ~ 50 |
| <b>ACONDICIONAMIENTO</b>                   |      |
| Buen estado del firme, pintado → REG       | ✓    |
| Vallado en buen estado → REG               | ✓    |
| Protección anti-colisiones                 | -    |
| Sist anti-incendios: extintores            | ✓    |
| Canalizaciones subterráneas, arquetas      | ✓    |
| Alumbrado adecuado                         | ✓    |
| Limpieza, contenedores y papeleras         | ✓    |
| Zonas de aseo y ducha → H / M              | ✓    |

| <b>INFORMACIÓN AL USUARIO</b>             |   |
|-------------------------------------------|---|
| Inf. de localización, servicios, tráfico  | - |
| Información on-line, servicios            | - |
| Inf tiempo real, reserva (tlfo /internet) | - |
| <b>SEGURIDAD</b>                          |   |
| Cámaras CCTV                              | ✓ |
| Personal de seguridad propio              | ✓ |
| Oficina, local para seguridad             | ✓ |
| Control de acceso perimetral              | - |
| Barreras de acceso restringido            | ✓ |
| Megafonía                                 | ✓ |
| <b>CONTROL DE ACCESOS</b>                 |   |
| Control informático de acceso             | - |
| Reconocimiento matrículas                 | - |
| Reconocimiento peatones → VISUAL          | - |
| <b>GASOLINERA</b>                         |   |
| Gasolinera para VP (servicio 24h)         | ✓ |
| Acceso directo → Fuera del recinto        | ✓ |

| <b>SERVICIOS CONDUCTOR</b>                  |     |
|---------------------------------------------|-----|
| Bar-cafetería (24h)                         | ✓   |
| Sala particular (cocina, comedor)           | -   |
| Hotel → HOTEL LINTZIRIN                     | ✓   |
| Tienda o Supermercado                       | ✓   |
| <b>SERVICIOS PARA EL VEHÍCULO</b>           |     |
| Tienda con accesorios para el camión        | ✓   |
| Limpieza (agua, aspirador, túnel lav.)      | ✓   |
| Taller de reparación (24h)                  | ✓   |
| <b>DESCANSO, OCIO</b>                       |     |
| Zona de descanso (TV, internet, FAX)        | -   |
| Ocio (juegos, billar, fútbolín, etc).       | -   |
| Cajero automático                           | -   |
| Electricidad (cargar móvil, secadores)      | -   |
| Lavandería (lavadoras / secadoras)          | -   |
| <b>GESTIÓN DEL APARCAMIENTO</b>             |     |
| % ocupación abono                           | 107 |
| % ocupación tránsito                        | 7-8 |
| Serv. compl. (ZAL, polígono, gasolinera...) | -   |

#### 6.1.4. APARCAMIENTO DE CAMIONES DE OIARTZUN

|                                                      |                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                        |
|------------------------------------------------------|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| <b>Localización:</b>                                 | <ul style="list-style-type: none"> <li>■ Situado en el término municipal de Oiartzun, próximo al peaje de Ventas de Irun en la Autopista A-8 (Irun-Bilbao).</li> <li>■ En el sentido de circulación desde Irun hacia Bilbao, ambos sentidos (en los que se encuentran sendas estaciones de servicio, CEPSA) tienen acceso al aparcamiento a través de un puente sobre el vial.</li> <li>■ Aunque ubicados uno junto al otro, existe una separación física entre las dos zonas de aparcamiento para ambos sentidos. Sería posible la conexión de ambas zonas, aunque están separadas por el vallado y por puertas de acceso.</li> </ul> |
| <b>Implantación-Explotación:<br/>público-privado</b> | <ul style="list-style-type: none"> <li>■ Infraestructura perteneciente a la Diputación Foral de Gipuzkoa.</li> <li>■ Hasta la fecha, no están asignadas las competencias para la gestión ni explotación de este aparcamiento.</li> </ul>                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                               |





| <b>ENTORNO: OIARTZUN</b>                  |      |   |
|-------------------------------------------|------|---|
| Accesibilidad al recinto (2 sentidos)     |      | ✓ |
| Señalización de accesos (distancia)       | -    |   |
| Conexión Transporte Público               | -    |   |
| <b>CAPACIDAD</b>                          |      |   |
| Superficie, plazas → 20.000m <sup>2</sup> | 166  |   |
| Plazas ABONO                              | -    |   |
| Plazas TRÁNSITO → 100%                    | 166  |   |
| ¿Plazas ADR acondicionadas?               | -    |   |
| Plazas para coches / caravanas            | ~ 50 |   |
| <b>ACONDICIONAMIENTO</b>                  |      |   |
| Buen estado del firme, pintado            |      | ✓ |
| Vallado en buen estado → 2,5m             |      | ✓ |
| Protec. anti-colisión → Algunas plazas    | REG- |   |
| Sist anti-incendios: extintores (~65)     | -    |   |
| Canalizaciones subterráneas, arquetas     | -    |   |
| Alumbrado → Insuficiente                  |      | ✓ |
| Limpieza, contenedores y papeleras        | REG  |   |
| Zonas de aseo y ducha                     | -    |   |

| <b>INFORMACIÓN AL USUARIO</b>             |      |   |
|-------------------------------------------|------|---|
| Inf. de localización, servicios, tráfico  | -    |   |
| Información on-line, servicios            | -    |   |
| Inf tiempo real, reserva (tlfo /internet) | -    |   |
| <b>SEGURIDAD</b>                          |      |   |
| Cámaras CCTV                              | -    |   |
| Personal de seguridad propio              | -    |   |
| Oficina, local para seguridad             | -    |   |
| Control de acceso perimetral              | -    |   |
| Barreras de acceso restringido            | -    |   |
| Megafonía                                 | -    |   |
| <b>CONTROL DE ACCESOS</b>                 |      |   |
| Control informático de acceso             | -    |   |
| Reconocimiento matrículas                 | -    |   |
| Reconocimiento peatones                   | -    |   |
| <b>GASOLINERA</b>                         |      |   |
| Gasolinera para VP (servicio 24h)         | 400m |   |
| Acceso directo → Fuera del recinto        |      | ✓ |

| <b>SERVICIOS CONDUCTOR</b>                  |     |   |
|---------------------------------------------|-----|---|
| Bar-cafetería (24h)                         |     | ✓ |
| Sala particular (cocina, comedor)           | -   |   |
| Hotel                                       | -   |   |
| Tienda o Supermercado                       |     | ✓ |
| <b>SERVICIOS PARA EL VEHÍCULO</b>           |     |   |
| Tienda con accesorios para el camión        | -   |   |
| Limpieza (agua, aspirador, túnel lav.)      | -   |   |
| Taller de reparación (24h)                  | -   |   |
| <b>DESCANSO, OCIO</b>                       |     |   |
| Zona de descanso (TV, internet, FAX)        | -   |   |
| Ocio (juegos, billar, fútbolín, etc).       | -   |   |
| Cajero automático                           |     | ✓ |
| Electricidad (cargar móvil, secadores)      | -   |   |
| Lavandería (lavadoras / secadoras)          | -   |   |
| <b>GESTIÓN DEL APARCAMIENTO</b>             |     |   |
| % ocupación abono                           | -   |   |
| % ocupación tránsito → No gestionado        | 60% |   |
| Serv. compl. (ZAL, polígono, gasolinera...) | -   |   |



### 6.1.5. APARCAMIENTO DE CAMIONES DE ARITZETA

- Actualmente **NO está en funcionamiento** debido a las obras de reubicación de la estación de servicio (sentido Bilbao-Irun), como consecuencia de las obras del enlace con el Segundo Cinturón de Donostia.

|                                                  |                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                 |
|--------------------------------------------------|-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| <b>Localización:</b>                             | <ul style="list-style-type: none"> <li>■ Situado en el actual enlace de Aritzeta de la Autopista A-8 entre Irun y Bilbao.</li> <li>■ En el sentido de circulación hacia Irun, tiene acceso desde ambos sentidos a través de un puente sobre la vía.</li> <li>■ Con una superficie aproximada de 9.100 m<sup>2</sup> y capacidad para 71 vehículos pesados.</li> <li>■ El aparcamiento carecía de los principales equipamientos e infraestructuras necesarias, tanto para el descanso y el aseo de los usuarios como para la seguridad de vehículos y personas.</li> <li>■ Tiene acceso directo desde las estaciones de servicio de Aritzeta.</li> <li>■ Aunque no está habilitado para ello, actualmente en las inmediaciones de las estaciones de servicio estacionan alrededor de 10-15 vehículos.</li> </ul> |
| <b>Implantación-Explotación: público-privado</b> | <ul style="list-style-type: none"> <li>■ Perteneciente a la Diputación Foral de Gipuzkoa.</li> <li>■ Hasta la fecha, no estaban asignadas las competencias para la gestión ni explotación del aparcamiento.</li> </ul>                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                          |



#### 6.1.6. OTRAS ZONAS DE APARCAMIENTO PARA VEHÍCULOS PESADOS HABILITADAS EN GIPUZKOA

Junto al aparcamiento vigilado para camiones de Zaisa, pensado principalmente para dar un servicio adecuado a las empresas implantadas en el polígono y para los vehículos que acuden al mismo para realizar tareas de carga-descarga, los otros cuatro aparcamientos presentados en el apartado anterior surgen de la apuesta de la Diputación Foral de Gipuzkoa para la promoción de zonas vigiladas para camiones en el Territorio<sup>1</sup>.

Existen otras áreas de estacionamiento para camiones, generalmente impulsados por entidades privadas y cercanas a las principales vías de comunicación (carretera N-1, autopista A-8, etc), con un número más limitado de plazas y especialmente destinadas a fidelizar el estacionamiento de los propios clientes (estaciones de servicio, restaurantes y hoteles). Los servicios a los que pueden acceder los conductores en tránsito están relacionados con los propios que oferta la entidad gestora, tales como repostaje, restauración (cafeterías con menús), hoteles, vigilancia propia del recinto, etc. Estos estacionamientos no se pueden considerar centros “seguros”, dado que carecen de las necesidades mínimas descritas (vallado del recinto, control de accesos vehículos-peatones, vigilancia y vídeo-vigilancia, zona de descanso y aseo).

El uso de zonas “no habilitadas” para el aparcamiento (arcenes de carreteras, accesos a polígonos y núcleos urbanos, junto a centros comerciales, etc) es otra de las opciones que manejan los conductores en tránsito para realizar sus descansos en ruta. Esta solución no garantiza la seguridad de la mercancía, del vehículo y del propio profesional.

Un tercer tipo de zonas de aparcamiento detectadas son las impulsadas por los ayuntamientos locales, apoyados por la Diputación Foral, en aras de habilitar zonas de estacionamiento vigilado para los profesionales del propio municipio. Desde varias localidades guipuzcoanas (Zarautz, Legorreta, Beasain, etc) se ha querido solucionar el paso y estacionamiento de los camiones dentro del casco urbano habilitando para ello aparcamientos vigilados en zonas próximas al municipio y junto a las vías de comunicación. De todos modos, dado el peso de los autónomos y las empresas de pequeño tamaño en Gipuzkoa, que carecen de estructura para garantizar el estacionamiento seguro, existe una importante carencia actual de plazas de aparcamiento.

<sup>1</sup> La DFG presentó en 2005 los pliegos de condiciones económicas, técnicas y jurídico-administrativas para la concesión mediante concurso público del contrato de explotación, mantenimiento y conservación de los aparcamientos de camiones de Zubieta, Lintzirin, Aritzeta y Oiartzun. La concesión de los aparcamientos vigilados de Zubieta y Lintzirin a la empresa Gertek, S.A. se realizó a partir de 2007, mientras que los otros dos centros aún no han sido entregados por parte de la Diputación Foral a la empresa gestora.

## 6.1.6.1. ESTACIÓN DE SERVICIO ALLERRU (LASARTE)

|                                                                                  |                                             |     |
|----------------------------------------------------------------------------------|---------------------------------------------|-----|
| <b>ENTORNO:</b> Lasarte-Oria<br>Carretera N-1, p.k. 450<br>E.S. Allerru (CAMPSA) | Accesibilidad al recinto (2 sentidos)       | ✓   |
|                                                                                  | Conexión Transporte Público → 500m          | ✓   |
|                                                                                  | Serv. compl. (ZAL, polígono, gasolinera...) | GAS |
| <b>CAPACIDAD</b>                                                                 | Plazas para VP                              | 25  |
|                                                                                  | ¿Plazas ADR acondicionadas?                 | -   |
|                                                                                  | Plazas para coches / caravanas              | 20  |
| <b>ACONDICIONAMIENTO</b>                                                         | Buen estado del firme, pintado              | REG |
|                                                                                  | Vallado, barreras de acceso                 | -   |
|                                                                                  | Protecciones anti-colisión                  | -   |
|                                                                                  | Sistemas anti-incendios: extintores         | -   |
|                                                                                  | Canalizaciones, arquetas                    | ✓   |
|                                                                                  | Alumbrado                                   | ✓   |
|                                                                                  | Limpieza, contenedores y papeleras          | ✓   |
|                                                                                  | Zonas de aseo y ducha                       | -   |
|                                                                                  | Seguridad, CCTV → Personal Gasolinera       | ✓   |
| <b>SEGURIDAD</b>                                                                 | Megafonía                                   | ✓   |
|                                                                                  | Control informático de acceso               | -   |
|                                                                                  | Inf. de localización, servicios, tráfico    | -   |
| <b>INFORMACIÓN AL USUARIO</b>                                                    | Información on-line, reserva previa         | -   |
|                                                                                  | Bar-cafetería (24h)                         | ✓   |
| <b>SERVICIOS CONDUCTOR</b>                                                       | Tienda o Supermercado → Gasolinera          | ✓   |
|                                                                                  | Hotel                                       | -   |
|                                                                                  | Zona de descanso y ocio (TV, internet, etc) | -   |
|                                                                                  | Gasolinera para VP (servicio 24h)           | ✓   |
| <b>SERVICIOS PARA EL VEHÍCULO</b>                                                | Tienda con accesorios para el camión        | ✓   |
|                                                                                  | Limpieza (agua, aspirador, túnel lavado)    | ✓   |
|                                                                                  | Taller de reparación (24h)                  | -   |





## 6.1.6.2. ESTACIÓN DE SERVICIO CEPSA (ANDOAIN, N-1 p.k. 445)

|                                                                  |                                             |     |
|------------------------------------------------------------------|---------------------------------------------|-----|
| <b>ENTORNO:</b> Andoain<br>Carretera N-1, p.k. 445<br>E.S. CEPSA | Accesibilidad al recinto (2 sentidos)       | -   |
|                                                                  | Conexión Transporte Público                 | -   |
|                                                                  | Serv. compl. (ZAL, polígono, gasolinera...) | GAS |
| <b>CAPACIDAD</b>                                                 | Plazas para VP                              | 8   |
|                                                                  | ¿Plazas ADR acondicionadas?                 | -   |
|                                                                  | Plazas para coches / caravanas              | -   |
| <b>ACONDICIONAMIENTO</b>                                         | Buen estado del firme, pintado              | REG |
|                                                                  | Vallado, barreras de acceso                 | -   |
|                                                                  | Protecciones anti-colisión                  | -   |
|                                                                  | Sistemas anti-incendios: extintores         | -   |
|                                                                  | Canalizaciones, arquetas                    | -   |
|                                                                  | Alumbrado                                   | ✓   |
|                                                                  | Limpieza, contenedores y papeleras          | ✓   |
|                                                                  | Zonas de aseo y ducha                       | -   |
|                                                                  |                                             |     |
| <b>SEGURIDAD</b>                                                 | Seguridad, CCTV                             | -   |
|                                                                  | Megafonía                                   | -   |
|                                                                  | Control informático de acceso               | -   |
| <b>INFORMACIÓN AL USUARIO</b>                                    | Inf. de localización, servicios, tráfico    | -   |
|                                                                  | Información on-line, reserva previa         | -   |
| <b>SERVICIOS CONDUCTOR</b>                                       | Bar-cafetería (24h)                         | -   |
|                                                                  | Tienda o Supermercado → Gasolinera          | ✓   |
|                                                                  | Hotel                                       | -   |
|                                                                  | Zona de descanso y ocio (TV, internet, etc) | -   |
| <b>SERVICIOS PARA EL VEHÍCULO</b>                                | Gasolinera para VP (servicio 24h)           | ✓   |
|                                                                  | Tienda con accesorios para el camión        | -   |
|                                                                  | Limpieza (agua, aspirador, túnel lavado)    | -   |
|                                                                  | Taller de reparación (24h)                  | -   |





## 6.1.6.3. ESTACIÓN DE SERVICIO ALEGIA (ALEGIA, N-1 p.k. 432)

|                                                                  |                                             |     |
|------------------------------------------------------------------|---------------------------------------------|-----|
| <b>ENTORNO:</b> Alegia<br>Carretera N-1, p.k. 432<br>E.S. REPSOL | Accesibilidad al recinto (2 sentidos)       | -   |
|                                                                  | Conexión Transporte Público                 | -   |
|                                                                  | Serv. compl. (ZAL, polígono, gasolinera...) | GAS |
| <b>CAPACIDAD</b>                                                 | Plazas para VP                              | 15  |
|                                                                  | ¿Plazas ADR acondicionadas?                 | -   |
|                                                                  | Plazas para coches / caravanas              | -   |
| <b>ACONDICIONAMIENTO</b>                                         | Buen estado del firme                       | ✓   |
|                                                                  | Vallado, barreras de acceso                 | -   |
|                                                                  | Protecciones anti-colisión                  | -   |
|                                                                  | Sistemas anti-incendios: extintores         | -   |
|                                                                  | Canalizaciones, arquetas                    | -   |
|                                                                  | Alumbrado                                   | -   |
|                                                                  | Limpieza, contenedores y papeleras          | ✓   |
|                                                                  | Zonas de aseo y ducha                       | -   |
| <b>SEGURIDAD</b>                                                 | Seguridad, CCTV                             | -   |
|                                                                  | Megafonía                                   | -   |
|                                                                  | Control informático de acceso               | -   |
| <b>INFORMACIÓN AL USUARIO</b>                                    | Inf. de localización, servicios, tráfico    | -   |
|                                                                  | Información on-line, reserva previa         | -   |
| <b>SERVICIOS CONDUCTOR</b>                                       | Bar-cafetería (24h)                         | -   |
|                                                                  | Tienda o Supermercado → Gasolinera          | ✓   |
|                                                                  | Hotel                                       | -   |
|                                                                  | Zona de descanso y ocio (TV, internet, etc) | -   |
| <b>SERVICIOS PARA EL VEHÍCULO</b>                                | Gasolinera para VP (servicio 24h)           | ✓   |
|                                                                  | Tienda con accesorios para el camión        | -   |
|                                                                  | Limpieza (agua, aspirador, túnel lavado)    | ✓   |
|                                                                  | Taller de reparación (24h)                  | -   |



## 6.1.6.4. ESTACIÓN DE SERVICIO LEGORRETA (LEGORRETA, N-1 p.k. 425)

|                                                                     |                                             |         |
|---------------------------------------------------------------------|---------------------------------------------|---------|
| <b>ENTORNO:</b> Legorreta<br>Carretera N-1, p.k. 425<br>E.S. REPSOL | Accesibilidad al recinto (2 sentidos)       | -       |
|                                                                     | Conexión Transporte Público                 | -       |
|                                                                     | Serv. compl. (ZAL, polígono, gasolinera...) | GAS     |
| <b>CAPACIDAD</b>                                                    | Plazas para VP                              | 30      |
|                                                                     | ¿Plazas ADR acondicionadas?                 | -       |
|                                                                     | Plazas para coches / caravanas              | ~<br>50 |
| <b>ACONDICIONAMIENTO</b>                                            | Buen estado del firme, pintado              | ✓       |
|                                                                     | Vallado, barreras de acceso                 | -       |
|                                                                     | Protecciones anti-colisión                  | -       |
|                                                                     | Sistemas anti-incendios: extintores         | -       |
|                                                                     | Canalizaciones, arquetas                    | ✓       |
|                                                                     | Alumbrado                                   | ✓       |
|                                                                     | Limpieza, contenedores y papeleras          | ✓       |
|                                                                     | Zonas de aseo y ducha                       | -       |
|                                                                     |                                             |         |
| <b>SEGURIDAD</b>                                                    | Seguridad, CCTV                             | ✓       |
|                                                                     | Megafonía                                   | -       |
|                                                                     | Control informático de acceso               | -       |
| <b>INFORMACIÓN AL USUARIO</b>                                       | Inf. de localización, servicios, tráfico    | -       |
|                                                                     | Información on-line, reserva previa         | -       |
| <b>SERVICIOS CONDUCTOR</b>                                          | Bar-cafetería (24h)                         | ✓       |
|                                                                     | Tienda o Supermercado → Gasolinera          | ✓       |
|                                                                     | Hotel                                       | -       |
|                                                                     | Zona de descanso y ocio (TV, internet, etc) | -       |
| <b>SERVICIOS PARA EL VEHÍCULO</b>                                   | Gasolinera para VP (servicio 24h)           | ✓       |
|                                                                     | Tienda con accesorios para el camión        | ✓       |
|                                                                     | Limpieza (agua, aspirador, túnel lavado)    | ✓       |
|                                                                     | Taller de reparación (24h)                  | -       |



## 6.1.6.5. ALTO ETXEGARATE (IDIAZABAL, N-1 p.k. 405)

|                                                                    |                                             |       |
|--------------------------------------------------------------------|---------------------------------------------|-------|
| <b>ENTORNO:</b> Idiazabal<br>Carretera N-1, p.k. 405<br>HOTEL ALAI | Accesibilidad al recinto (2 sentidos)       | ✓     |
|                                                                    | Conexión Transporte Público                 | -     |
|                                                                    | Serv. compl. (ZAL, polígono, gasolinera...) | HOTEL |
| <b>CAPACIDAD</b>                                                   | Plazas para VP                              | 20    |
|                                                                    | ¿Plazas ADR acondicionadas?                 | -     |
|                                                                    | Plazas para coches / caravanas              | 40    |
| <b>ACONDICIONAMIENTO</b>                                           | Buen estado del firme, pintado              | ✓     |
|                                                                    | Vallado, barreras de acceso                 | -     |
|                                                                    | Protecciones anti-colisión                  | -     |
|                                                                    | Sistemas anti-incendios: extintores         | -     |
|                                                                    | Canalizaciones, arquetas                    | -     |
|                                                                    | Alumbrado                                   | -     |
|                                                                    | Limpieza, contenedores y papeleras          | -     |
|                                                                    | Zonas de aseo y ducha                       | -     |
|                                                                    |                                             | -     |
| <b>SEGURIDAD</b>                                                   | Seguridad, CCTV                             | -     |
|                                                                    | Megafonía                                   | -     |
|                                                                    | Control informático de acceso               | -     |
| <b>INFORMACIÓN AL USUARIO</b>                                      | Inf. de localización, servicios, tráfico    | -     |
|                                                                    | Información on-line, reserva previa         | -     |
| <b>SERVICIOS CONDUCTOR</b>                                         | Bar-cafetería (24h)                         | ✓     |
|                                                                    | Tienda o Supermercado                       | -     |
|                                                                    | Hotel                                       | ✓     |
|                                                                    | Zona de descanso y ocio (TV, internet, etc) | -     |
| <b>SERVICIOS PARA EL VEHÍCULO</b>                                  | Gasolinera (24h) → 4Km                      | ✓     |
|                                                                    | Tienda con accesorios para el camión        | -     |
|                                                                    | Limpieza (agua, aspirador, túnel lavado)    | -     |
|                                                                    | Taller de reparación (24h)                  | -     |





## 6.1.6.6. ESTACIÓN DE SERVICIO (ITZIAR, A-8 p.k. 55)

|                                                          |                                             |     |
|----------------------------------------------------------|---------------------------------------------|-----|
| <b>ENTORNO:</b> Itziar<br>Autopista A-8, p.k. 55<br>E.S. | Accesibilidad al recinto (2 sentidos)       | ✓   |
|                                                          | Conexión Transporte Público                 | -   |
|                                                          | Serv. compl. (ZAL, polígono, gasolinera...) | GAS |
| <b>CAPACIDAD</b>                                         | Plazas para VP                              | ~25 |
|                                                          | ¿Plazas ADR acondicionadas?                 | -   |
|                                                          | Plazas para coches / caravanas              | 40  |
| <b>ACONDICIONAMIENTO</b>                                 | Buen estado del firme, pintado              | REG |
|                                                          | Vallado, barreras de acceso                 | -   |
|                                                          | Protecciones anti-colisión                  | -   |
|                                                          | Sistemas anti-incendios: extintores         | -   |
|                                                          | Canalizaciones, arquetas                    | ✓   |
|                                                          | Alumbrado                                   | ✓   |
|                                                          | Limpieza, contenedores y papeleras          | -   |
|                                                          | Zonas de aseo y ducha                       | -   |
|                                                          |                                             | -   |
| <b>SEGURIDAD</b>                                         | Seguridad, CCTV                             | -   |
|                                                          | Megafonía                                   | -   |
|                                                          | Control informático de acceso               | -   |
| <b>INFORMACIÓN AL USUARIO</b>                            | Inf. de localización, servicios, tráfico    | -   |
|                                                          | Información on-line, reserva previa         | -   |
| <b>SERVICIOS CONDUCTOR</b>                               | Bar-cafetería (24h)                         | ✓   |
|                                                          | Tienda o Supermercado → Gasolinera          | ✓   |
|                                                          | Hotel                                       | -   |
|                                                          | Zona de descanso y ocio (TV, internet, etc) | -   |
| <b>SERVICIOS PARA EL VEHÍCULO</b>                        | Gasolinera para VP (servicio 24h)           | ✓   |
|                                                          | Tienda con accesorios para el camión        | ✓   |
|                                                          | Limpieza (agua, aspirador, túnel lavado)    | -   |
|                                                          | Taller de reparación (24h)                  | -   |



### 6.1.6.7. ESTACIONAMIENTOS MUNICIPALES

Los aparcamientos que se han recogido hasta ahora son áreas próximas a las principales vías de comunicación, especialmente la carretera N-1 y la Autopista A-8, y son las zonas de mayor atractivo para el estacionamiento y el descanso de vehículos de largo recorrido. Junto a estas áreas, no se deben olvidar las zonas de estacionamiento urbanas o peri-urbanas destinadas principalmente a los propios profesionales residentes en el municipio.

Ante la falta de espacio para el estacionamiento que encuentran los transportistas, especialmente los autónomos que son un colectivo con gran peso en Gipuzkoa, cerca de su domicilio, tanto la Diputación Foral de Gipuzkoa como algunos ayuntamientos han apostado por implantar zonas de aparcamiento vigilado para abonados en zonas próximas a los núcleos urbanos, con fácil acceso desde las vías principales y con posibilidad de estacionar el vehículo particular para llegar al domicilio.

Este tipo de aparcamiento dispone de una menor oferta de plazas de aparcamiento (Zarautz tiene 70 plazas), está vallado y tiene barreras para el control de los accesos. El acceso está regulado para propietarios o conductores empadronados en el municipio de los camiones o remolques con matrícula independiente a la parte tractora, previo pago de la correspondiente tasa administrativa. De esta forma se evita el acceso de los vehículos pesados a los cascos urbanos y se garantiza en mayor medida la seguridad de los vehículos mientras los profesionales descansan en su casa.

Algunos de los aparcamientos municipales para vehículos pesados disponibles en el TH de Gipuzkoa son los de Zarautz (en el barrio de Asti, bajo la A-8 con 70 plazas de aparcamiento), Legorreta (cercano a la estación ferroviaria), Hernani (en el polígono Akerregi) o Arrasate-Mondragón (polígono Markulete con 42 plazas).



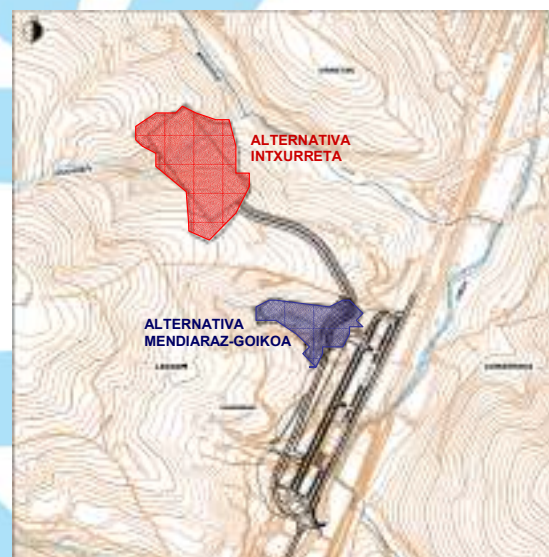
Aparcamiento para Vehículos Pesados en el barrio de Asti (Zarautz), junto al acceso a la Autopista A-8.

Otros municipios y comarcas, ante la problemática detectada para el estacionamiento de vehículos pesados en sus propios territorios, tienen en marcha proyectos para desarrollar aparcamientos similares a los descritos anteriormente:

- Recientemente se ha aprobado la ejecución de un aparcamiento para camiones en Beasain<sup>2</sup> (en el polígono Zumadi junto a la carretera N-1).
- En el término municipal de Legazpi se plantea la oportunidad de habilitar en dicho municipio un área logística que responda a la demanda de un aparcamiento de camiones en la comarca del Alto Urola, para lo que se requiere una modificación del PGOU de Legazpi<sup>3</sup>.



Futura implantación en el polígono Zumadi, junto a la carretera N-1 (Beasain).



Alternativas de implantación de un aparcamiento para camiones en el municipio de Legazpi.

<sup>2</sup> La DFG y el ayuntamiento de Beasain aprobaron en septiembre de 2008 el convenio por el cual la institución foral aportará el 55% de los 405.200€ previstos para la ejecución de un aparcamiento en el polígono Zumadi (Beasain) junto a la N-1, con una capacidad para 26 vehículos pesados.

<sup>3</sup> En agosto de 2008 se presentó el "Informe previo en relación con la propuesta de modificación del PGOU de Legazpi con el objeto de la ordenación de un área logística para el aparcamiento de camiones que se formula a los efectos de la solicitud del "documento de referencia" para iniciar la redacción del correspondiente estudio de evaluación conjunta de impacto ambiental". El periodo de consulta al público interesado y la presentación de alegaciones finaliza el 25 de noviembre de 2008.

#### 6.1.6.8. ESTACIONAMIENTOS “NO” OFICIALES

A pesar de que tanto la Diputación Foral de Gipuzkoa como los ayuntamientos del Territorio Histórico están realizando una importante labor para satisfacer la carencia de plazas de aparcamiento, actualmente existe un número importante de profesionales que estaciona su vehículo en lugares no acondicionados para ello. Buscando siempre un lugar cercano al propio domicilio o a las instalaciones de la empresa, se “utilizan” zonas amplias fuera de los cascos urbanos y en las inmediaciones de las principales vías de comunicación como aparcamiento habitual.

Aunque son zonas de fácil acceso y con espacio para el estacionamiento, carecen de los servicios mínimos y no dispone de las medidas necesarias para garantizar la seguridad tanto del vehículo y la carga como la del propio conductor. La zona no está vallada ni vigilada, no existe una correcta iluminación y no está restringido el acceso de extraños. Esta situación pone de manifiesto la latente necesidad de ampliar la oferta de plazas de aparcamiento, tanto para residentes en Gipuzkoa como para vehículos en tránsito.

Algunos de las zonas “no oficiales” detectadas se encuentran en las cercanías de centros comerciales con amplio espacio gratuito de aparcamiento (Garbera, Urbil, Txingudi, etc), en los arcones de algunas carreteras (N-1), en los entornos de los polígonos industriales (Lanbarren, Zaisa, Ugaldetxo), en zonas peri-urbanas (Intxaurrondo, Loiola, Lasarte, etc).

## 6.2. OTROS APARCAMIENTOS SEGUROS EN EL ENTORNO

En las regiones limítrofes a Gipuzkoa existe una serie de áreas seguras de aparcamiento que permiten garantizar el descanso y la seguridad tanto de mercancías como de los conductores. En algunos casos, estos centros están integrados dentro de centros de transporte y surgen como otro de los servicios para las empresas y operadores instalados allí. Generalmente, la oferta de plazas en estas ciudades de transporte está cubierta por empresas y vehículos del propio centro y queda en segundo término el acceso de vehículos en tránsito.

### 6.2.1. BIKAKOBO – APARCABISA

El centro Bikakobo – Aparcabisa está localizado en un entorno de producción industrial con grandes movimientos de carga y distribución en continua expansión: Con unas excelentes comunicaciones terrestres (a 100 metros de la Autopista que lo conecta tanto con el norte, Behobia-París, como con el sur, Burgos-Madrid), está ubicado a 7 minutos del centro urbano de Bilbao, a 5 minutos del Aeropuerto de Loiu y a 3 minutos del Puerto de Bilbao.



La oferta ronda las **1.300 plazas de aparcamiento para vehículos pesados**, distribuidas en 5 zonas:

- **Aparcamiento 1:** situado en el Valle de Trapaga-Trapagarán, con 219 plazas.
- **Aparcamiento 2:** situado en el Valle de Trapaga-Trapagarán, con 379 plazas (9 plazas adaptadas para camiones frigoríficos).
- **Aparcamiento 3:** situado en Zorrozaurre, con 106 plazas.
- **Aparcamiento 4:** dentro de las instalaciones portuarias (Zierbena), consta de 367 plazas para camiones, incluidas 10 plazas para camiones frigoríficos.
- **Aparcamiento 5:** situado en Zierbena, para Mercancías Peligrosas, con 230 plazas.





Actualmente, la demanda de plazas es muy superior a la oferta de las instalaciones gestionadas, por lo que su ocupación para 2008 alcanzará el 100%. Tanto los viales como las zonas de almacenamiento logístico están convenientemente iluminados y vigilados; así como las áreas de aparcamiento para camiones, donde los Centros de Control disponen de las últimas tecnologías en sistemas de vigilancia.

En el edificio ubicado en el acceso al recinto servicio de restauración y cafetería, aseos y duchas privadas para los conductores. Existe un edificio taller de reparación de camiones, una estación de servicio para el suministro de combustible y un centro para la Inspección Técnica de Vehículos (ITV).



### 6.2.2. CENTRO INTERMODAL DE TRANSPORTE Y LOGÍSTICA DE VITORIA-GASTEIZ

El Centro Intermodal de Transporte y Logística de Vitoria – Gasteiz (CTVi) se define como plataforma logística con acceso directo al Eje Atlántico (Madrid – Irun – París – Países Bajos - Alemania) así como al corredor norte peninsular, desde Galicia a Catalunya. Es una plataforma que sirve de enlace entre los diversos modos de transporte. Situada junto a la terminal ferroviaria de mercancías de Renfe, a 10 minutos del Aeropuerto de carga de Foronda y con acceso viario a los puertos de Pasajes y Bilbao.



El CTVi dispone de una oferta de **182 plazas de aparcamiento** para vehículos pesados sobre una superficie de 24.000 m<sup>2</sup> dentro del recinto del propio centro. Actualmente, tiene cubiertas el 100% de las plazas con abonados de las empresas del CTVi.

La mayor ocupación del aparcamiento por parte de los abonados (pagan una cuota mensual de 103,39€ + IVA) se produce los fines de semana, y en los momentos de menor aforo tienen posibilidad de dar cabida a vehículos ocasionales en tránsito (a través de tickets de entrada; 0,86€/hora + IVA).

El aparcamiento tiene una garita de seguridad con vigilancia 24h/365d, dispone de 4 cámaras CCTV perimetrales y un vallado del recinto con limitación de acceso a peatones. Los usuarios del aparcamiento tienen posibilidad de acceder a los propios servicios del CTVi, tales como cafetería y restauración, aseos y duchas exclusivas, gasolineras y áreas de limpieza de los vehículos, talleres de reparación y repuestos, etc.



### 6.2.3. ARASUR

Arasur disfruta de un emplazamiento estratégico que va a permitirle consolidarse como un parque logístico referente en la distribución de cargas entre la Península y Europa, así como en una importante zona de apoyo a las actividades logísticas del Aeropuerto de Foronda y de los puertos de Bilbao, Pasajes y Santander. Arasur dispone de una superficie de 200Has sobre las que se construirán más de un millón de metros cuadrados logísticos adaptados a las necesidades de sus usuarios.

Los inmejorables accesos a la AP-1, AP-68 y A-1, que lo conectan con las principales capitales españolas y europeas a través de la E-70 y la E-80, posicionan Arasur como uno de los parques logísticos más competitivos tanto a nivel nacional como internacional. Además, sus conexiones ferroviarias con las líneas Lisboa-Madrid-Irun-París, y Bilbao con Madrid y Barcelona permiten a Arasur ofrecer a los puertos de la cornisa mediterránea y atlántica un espacio ideal para la consolidación de cargas y su posterior distribución en el mercado nacional, europeo y del Maghreb.



El aparcamiento de camiones se ubicará sobre un espacio de 23.700 m<sup>2</sup> y constará de una oferta de **194 plazas**<sup>4</sup>. El objetivo de dicho aparcamiento en Arasur es ofrecer una oferta de servicios de calidad a todos los usuarios del parque, así como a los más de 7.000 vehículos que circulan a diario por la A-1, a la altura de Arasur.

Los equipamientos garantizan la seguridad y el confort de los usuarios: control de accesos, vallado perimetral, vigilancia controlada por CCTV 24h/365 días, sistema contra incendios, servicios de restaurante, cafetería y hotel para visitantes, zonas de descanso y zonas verdes, estación de servicio de combustible y Truck Centre (área de exposición y venta de vehículos, taller de reparación, etc).

<sup>4</sup> La gestión del aparcamiento vigilado para camiones de Arasur para los próximos 10 años (información de enero 2009) ha sido adjudicada a la compañía Saba, empresa de aparcamientos del grupo Abertis.



#### 6.2.4. CIUDAD DEL TRANSPORTE DE PAMPLONA

El estar ubicada al lado del aeropuerto de Noain, de la autopista A-15, de la terminal de carga ferroviaria y ser un punto nodal en la red por carretera entre el eje norte – sur (Lisboa – Madrid – Irún – París) y el Corredor del Ebro hacia Catalunya convierten a la CTP en punto de encuentro del transporte por carretera de toda Europa.



El aparcamiento de vehículos pesados, que consta de **250 plazas**, lleva en funcionamiento 9 años y aunque su ocupación ha sido paulatina, actualmente se encuentra completo al 100% por clientes abonados. El aparcamiento surge como necesidad de servicio para las empresas implantadas en el CTP, por lo que la futura ampliación de la CTP junto con la demanda de plazas que actualmente no pueden satisfacer va a generar que prácticamente se duplique la oferta de aparcamiento (otras **200 nuevas plazas**) en el plazo de un año.

El acceso de los vehículos está controlado por personal de seguridad y por un sistema de cámaras de reconocimiento de matrículas que permite el paso automático de la barrera. Aunque el recinto no está vallado, la iluminación del recinto y las medidas instaladas garantizan la seguridad de los vehículos.

El recinto dispone de una decena de plazas para clientes ocasionales (que actualmente son testimoniales) y para picos de demanda de las empresas abonadas. Aunque no tienen plazas específicas para mercancías peligrosas, esporádicamente reciben vehículos sobre los que toman las medidas de seguridad oportunas.



La CTP tiene una amplia oferta de servicios disponibles para el conductor. Dispone de servicio de restaurante y cafetería con acceso directo desde el aparcamiento, hotel, centro de ocio con bolera, centro motor (está situada la aduana, talleres de reparación y mantenimiento, repuestos, neumáticos, lavado, etc), gasolinera en el acceso por carretera, aseos, etc.





## 7. ESTUDIO EMPÍRICO DE LA DEMANDA DE SERVICIOS

A la hora de poner en marcha un centro integral de servicios y evaluar la viabilidad del proyecto es necesario conocer el volumen de usuarios potenciales y las demandas y necesidades de éstos. A continuación se presenta la metodología utilizada y las respuestas obtenidas en la encuestación a empresas de transporte y conductores en tránsito por Gipuzkoa. En este proceso se han querido identificar los servicios mínimos necesarios que debe contener un aparcamiento integral y seguro para camiones en tránsito, las carencias que detectan en la actual oferta guipuzcoana y la predisposición a utilizarlo.

En la elaboración del plan de viabilidad para un centro integral se debe considerar la potencialidad de uso del mismo; para lo que será necesario ofrecer servicios de valor añadido para el transportista, accesibles en sus rutas de transporte y con unas tarifas competitivas que no retraigan a los usuarios.

### OBJETIVOS DE LA CONSULTA:

- Conocer los servicios que demandan los usuarios, identificar los servicios necesarios básicos, los secundarios o complementarios y los servicios que los usuarios no consideran como necesarios.
- Detectar la predisposición de las personas encuestadas a utilizar estos centros: estacionamiento voluntario – obligado (contrato, seguros, etc).
- Evaluar la demanda de los profesionales que atraviesan nuestras carreteras respecto a un centro integral de este tipo en Gipuzkoa; identificar zonas de mayor atractivo para la ubicación (junto a vías de alta capacidad, distancia al paso fronterizo de Irun-Biriatou, etc).
- Ver la disponibilidad de los potenciales usuarios a pagar por los servicios que se van a ofertar en un posible centro integral de servicios para transportistas en tránsito.
- Conocer el acceso de los profesionales consultados a otros centros seguros dentro de la red transeuropea de transportes.

### CONSULTA A CONDUCTORES EN TRÁNSITO:

- ¿Dónde? Estaciones de servicio en Gipuzkoa cercanas a las principales vías de alta capacidad (N-1, A-8). La encuestación se ha realizado a vehículos en ambos sentidos de circulación, tanto con destino Europa como en sentido hacia la Península. La toma de datos se ha realizado en la estación de servicio de Repsol cercana a Zaisa (Irun).

- ¿Cuándo? Las fechas de trabajo de campo han sido desde el 29 de octubre al 07 de noviembre de 2008.
- ¿A quién? Se ha realizado la consulta a conductores de transporte internacional de mercancías por carretera en tránsito por Gipuzkoa. Se ha realizado un estudio muestral dada la población objetivo del estudio (diariamente cruzan el Territorio de Gipuzkoa alrededor de 10.000 VP).
- ¿Cuántas encuestas? Se han realizado 186 contactos para conseguir 166 encuestas de las cuales:
  - El 5% no tenía como origen o destino Europa.
  - De los restantes, el 6% se negó a colaborar, con lo que la tasa de respuesta a sido del 94%.
  - 95 encuestas realizadas a conductores en el sentido Península-Europa (57,2%) y 71 encuestas en el sentido Europa-Península (42,8%).
- ¿Quién ha realizado la consulta? La toma de datos, la informatización de las respuestas y la explotación de los datos la ha realizado la empresa ARALDI.
- Para una correcta comunicación con los profesionales consultados se ha desarrollado la plantilla de encuestación en 4 idiomas (Castellano, Inglés, Francés y Alemán). Se incluye el modelo de encuestas en el apartado de anexos.

#### CONSULTA A EMPRESAS DE TRANSPORTE INTERNACIONAL:

- En paralelo a la encuestación a conductores, se ha realizado una consulta a empresas de transporte de Gipuzkoa. Aunque se modifican las rutas de transporte de éstas (y los centros a los que acuden) respecto a los conductores consultados, los servicios que demandan son similares a estos últimos.
- ¿Cómo? La encuestación se ha remitido vía electrónica a una selección relevante de empresas de transporte por carretera en Gipuzkoa, recogándose las respuestas por este mismo medio y por fax.
- ¿Cuándo? Este proceso de consulta se ha realizado desde la Secretaría de Gizloga a lo largo del mes de noviembre de 2008.
- La flota media que gestionan las empresas que han respondido a la encuesta es de 25 vehículos, ya sean propios o de servicios subcontratados.
- En el apartado de anexos se recoge el modelo de encuesta utilizado.

**RESULTADOS DE LAS ENCUESTAS:**

A continuación se presentan los principales resultados y conclusiones obtenidos en el proceso de encuestación tanto a conductores en tránsito como a empresas guipuzcoanas:

**PREGUNTA 1:**

➡ **En las paradas en ruta, ¿Qué servicios demanda?** (Valoración de mayor a menor importancia). Necesario-obligatorio (1); Secundario-Complementario (2); Indiferente (3); No necesario (4).

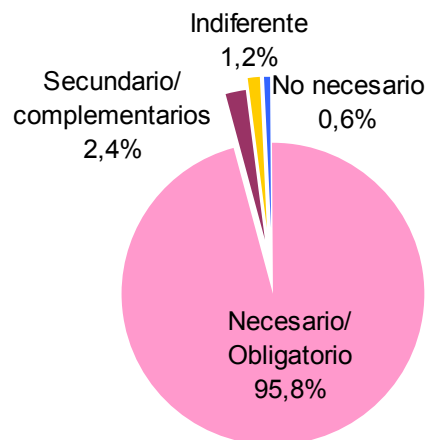
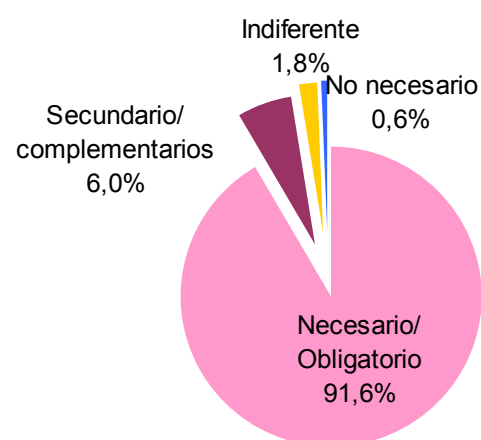
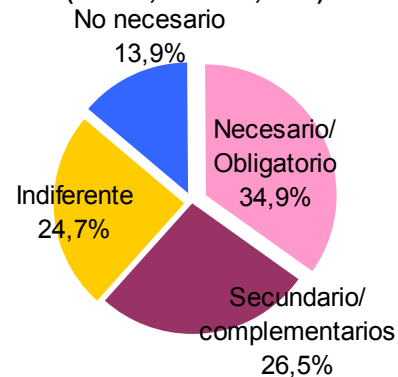
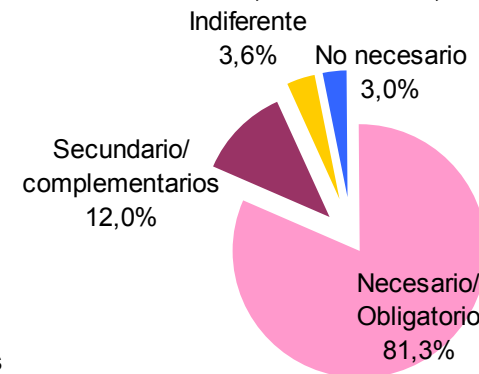
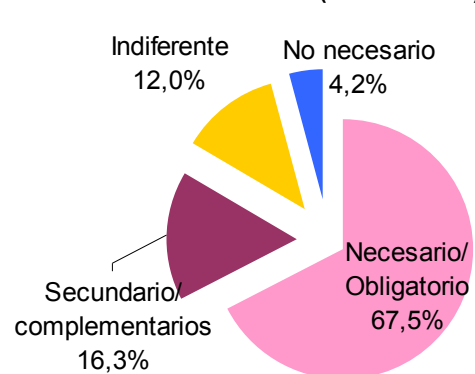
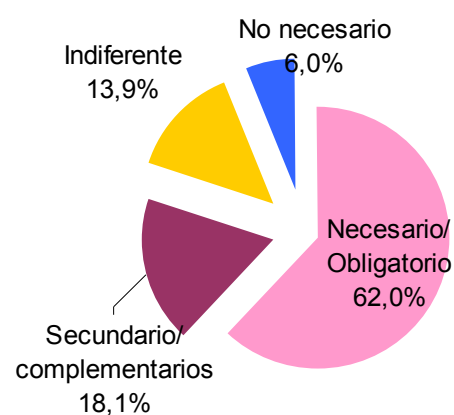
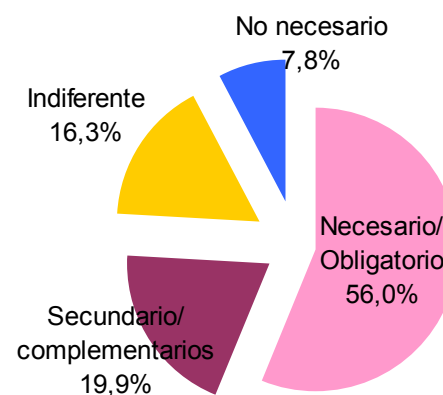
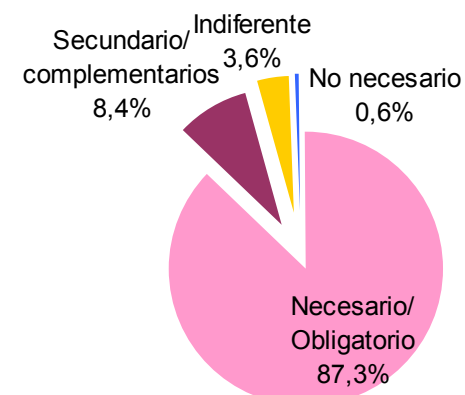
| RESPUESTAS DE CONDUCTORES        | Oblig. | Compl. | Indif. | No nec. |                                       | Oblig. | Compl. | Indif. | No nec. |
|----------------------------------|--------|--------|--------|---------|---------------------------------------|--------|--------|--------|---------|
| Área de aseo (WC, lavabos).      | 95,8%  | 2,4%   | 1,2%   | 0,6%    | Seguridad: CCTV, Personal.            | 87,3%  | 8,4%   | 3,6%   | 0,6%    |
| Vestuarios y Duchas.             | 91,6%  | 6,0%   | 1,8%   | 0,6%    | Zona descanso (TV, internet, wifi)    | 60,8%  | 25,3%  | 12,0%  | 1,8%    |
| Camas (Hotel, hostel, B&B).      | 34,9%  | 26,5%  | 24,7%  | 13,9%   | Próximo a ctra, visible y señalizado. | 77,1%  | 15,1%  | 6,0%   | 1,8%    |
| Rest, cafetería: Menú (24h).     | 81,3%  | 12,0%  | 3,6%   | 3,0%    | Estación de servicio (Gasolinera).    | 84,3%  | 4,2%   | 9,0%   | 2,4%    |
| Tienda - Supermercado (24h).     | 67,5%  | 16,3%  | 12,0%  | 4,2%    | Serv. VP (taller, repuestos, lavado). | 57,8%  | 22,9%  | 14,5%  | 4,8%    |
| Vallado, barreras VP / peatones. | 62,0%  | 18,1%  | 13,9%  | 6,0%    | Reserva previa (tlfno, internet).     | 40,4%  | 27,1%  | 18,1%  | 14,5%   |
| Control de acceso restringido.   | 56,0%  | 19,9%  | 16,3%  | 7,8%    | Fidelización (bono mensual / anual).  | 52,4%  | 22,9%  | 15,1%  | 9,6%    |

■ La mayoría de los conductores (>80% respuestas) considera los siguientes servicios como necesarios-obligatorios (prioridad 1):

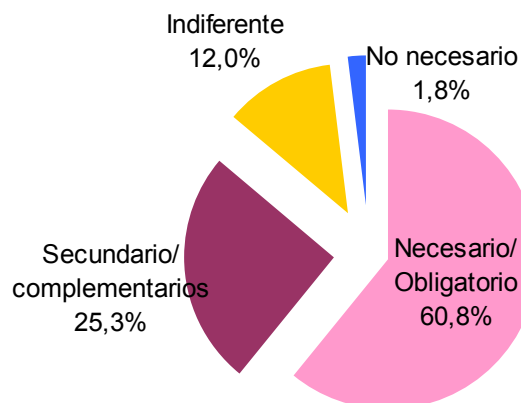
- Zonas de aseo personal (WC, lavabos, etc). [95,8%]
- Vestuarios y duchas. [91,6%]
- Sistema de seguridad en el recinto: personal de seguridad, video-vigilancia, etc. [87,3%]
- Estación de servicio (gasolinera) anexa al centro integral de servicios. [84,3%]
- Servicio de restauración y cafetería: posibilidad de acceder a menús. [81,3%]

- Un segundo grupo de servicios está compuesto por aquellos cuya respuesta como necesario-obligatorio (prioridad 1) sigue siendo la principal, pero la opción de secundario-complementario (prioridad 2) tiene un número importante de respuestas. Entre las dos opciones recogen la mayoría de las respuestas de los conductores consultados (>80%):
  - Proximidad a la carretera principal, con buena visibilidad y bien señalizado. [Obligatorio + complementario: 92,2%]
  - Zona de descanso y ocio (TV-room, internet, zona wifi, billares, etc). [Obligatorio + complementario: 86,1%]
  - Tienda / supermercado (abierto 24h). [Obligatorio + complementario: 83,8%]
  - Servicios para el vehículo: taller de reparaciones, repuestos, túnel de lavado, báscula, etc. [Obligatorio + complementario: 80,7%]
  - Vallado del recinto, sistema de detección de intrusos, barreras de control de accesos. [Obligatorio + complementario: 80,1%]
- El resto de servicios y equipamientos que se han recogido en la consulta presentan una distribución más equilibrada de respuestas. De todos modos, la alternativa de obligatoriedad del servicio es la respuesta principal en todas ellas (en torno del 50% de las respuestas).
  - Control de accesos. Restringido a usuarios.
  - Tarjeta fidelización (bono mensual / anual).
  - Disponibilidad de camas (Hotel, hostel, B&B).
  - Reserva previa (vía telefónica, por internet).
- En cuanto a la consideración de servicios “No necesarios” para los conductores, hay que destacar el importante número de respuestas que obtienen algunas opciones (especialmente la oferta de hoteles-hostales y la posibilidad de reserva previa); en estos caso alrededor del 14% de las respuestas recogidas lo consideran como servicios no necesarios en un centro integral para vehículos pesados en tránsito por Gipuzkoa.

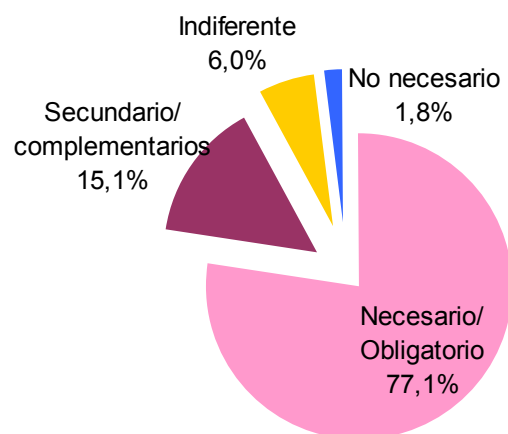


**1.1. ÁREAS DE ASEO (WC, LAVABOS...)****1.2. ZONAS DE DUCHAS****1.3. DISPONIBILIDAD DE CAMAS (HOTEL, HOSTAL, B&B)****1.4. MENÚ, RESTAURANTE, CAFETERÍA****1.5. TIENDA (ABIERTA 24h)****1.6. RECINTO VALLADO, BARRERAS DE ACCESO****1.7. CONTROL DE ACCESO RESTRINGIDO****1.8. PERSONAL SEGURIDAD, VIDEO-VIGILANCIA**

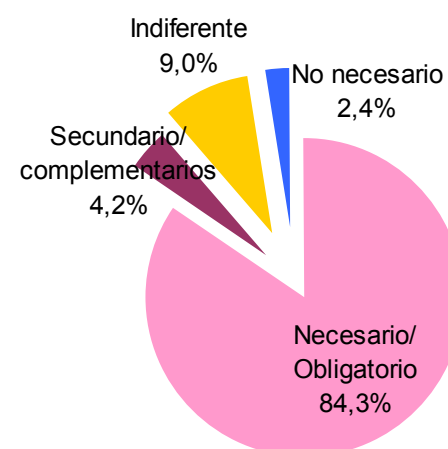
**1.9. ZONA DE DESCANSO  
(TV, INTERNET, WIFI...)**



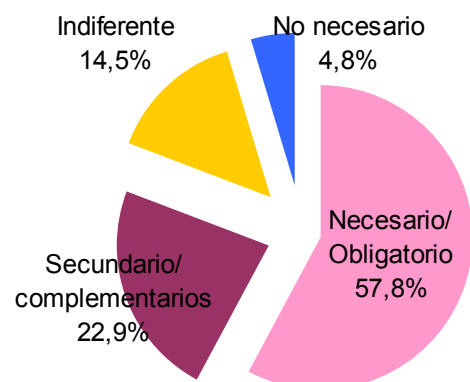
**1.10. PROXIMIDAD A LA CARRETERA**



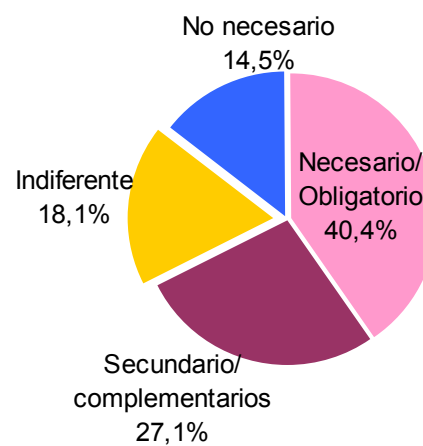
**1.11. ESTACIÓN DE SERVICIO**



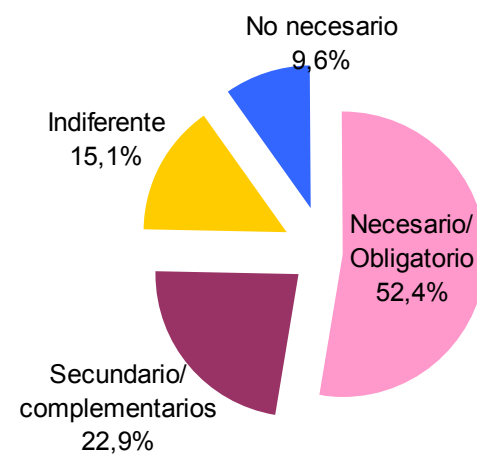
**1.12. SERVICIOS PARA EL VEHÍCULO  
(TÚNEL LAVADO, REPUESTOS, TALLER)**



**1.13. RESERVA PREVIA  
(TELÉFONO, INTERNET)**



**1.14. TARJETA DE FIDELIZACIÓN  
(BONOS DESCUENTO, MENSUAL, ANUAL)**



| RESPUESTAS DE EMPRESAS           | Oblig. | Compl. | Indif. | No nec. |
|----------------------------------|--------|--------|--------|---------|
| Área de aseo (WC, lavabos).      | 92,9%  | 7,1%   | 0,0%   | 0,0%    |
| Vestuarios y Duchas.             | 71,4%  | 21,4%  | 7,1%   | 0,0%    |
| Camas (Hotel, hostal, B&B).      | 7,1%   | 42,9%  | 35,7%  | 14,3%   |
| Rest, cafetería: Menú (24h).     | 71,4%  | 28,6%  | 0,0%   | 0,0%    |
| Tienda - Supermercado (24h).     | 7,1%   | 64,3%  | 14,3%  | 14,3%   |
| Vallado, barreras VP / peatones. | 57,1%  | 21,4%  | 7,1%   | 14,3%   |
| Control de acceso restringido.   | 57,1%  | 14,3%  | 7,1%   | 21,4%   |

|                                       | Oblig. | Compl. | Indif. | No nec. |
|---------------------------------------|--------|--------|--------|---------|
| Seguridad: CCTV, Personal.            | 78,6%  | 14,3%  | 0,0%   | 7,1%    |
| Zona descanso (TV, internet, wifi)    | 35,7%  | 42,9%  | 0,0%   | 21,4%   |
| Próximo a ctra, visible y señalizado. | 85,7%  | 14,3%  | 0,0%   | 0,0%    |
| Estación de servicio (Gasolinera).    | 42,9%  | 28,6%  | 28,6%  | 0,0%    |
| Serv. VP (taller, repuestos, lavado). | 21,4%  | 64,3%  | 14,3%  | 0,0%    |
| Reserva previa (tlfno, internet).     | 7,1%   | 42,9%  | 21,4%  | 28,6%   |
| Fidelización (bono mensual / anual).  | 14,3%  | 50,0%  | 21,4%  | 14,3%   |

■ Las respuestas recogidas de las empresas de transporte guipuzcoanas confirman como servicios necesarios-obligatorios los destacados por los conductores en las respuestas previas:

- Zonas de aseo personal (WC, lavabos, etc). [92,9%]
- Proximidad a la carretera principal, con buena visibilidad y bien señalizado. [Obligatorio: 85,7%]
- Sistema de seguridad en el recinto: personal de seguridad, video-vigilancia, etc. [78,6%]
- Vestuarios y duchas. [71,4%]
- Servicio de restauración y cafetería: posibilidad de acceder a menús. [71,4%]

■ En segundo término, pero con un grado de importancia significativo (necesario-obligatorio ó complementario-secundario), se encuentran los servicios de:

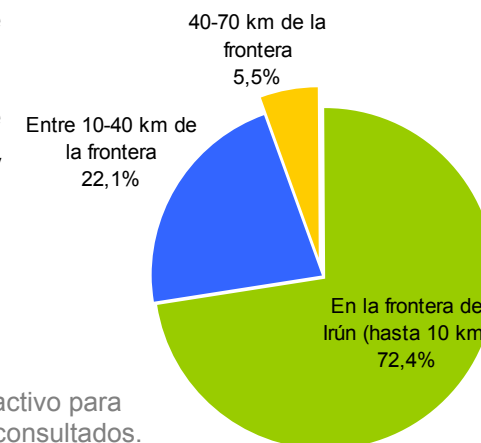
- Vallado del recinto, sistema de detección de intrusos, barreras de control de accesos. [Obligatorio + complementario: 78,5%]
- Zona de descanso y ocio (TV-room, internet, zona wifi, billares, etc). [Obligatorio + complementario: 78,6%]
- Estación de servicio (gasolinera) anexa al centro integral de servicios. [Obligatorio + complementario: 71,5%]
- Tienda / supermercado (abierto 24h). [Obligatorio + complementario: 71,4%]
- Control de accesos, restringido a usuarios. [Obligatorio + complementario: 71,4%]
- Servicios para el vehículo: taller de reparaciones, repuestos, túnel de lavado, báscula, etc. [Obligatorio + complementario: 85,7%]

**PREGUNTA 2:**

- ➔ Teniendo en cuenta sus rutas habituales y sus horarios de conducción, ¿Le parece interesante un nuevo centro de estas características en Gipuzkoa?
- El **98,2%** de los conductores consultados consideran atractiva la implantación de un aparcamiento seguro y con una oferta integral de servicios en Gipuzkoa. Dentro de estas respuestas positivas se recogen el 100% de los vehículos Península -> Europa y el 95,8% de los VP Europa -> Península.
  - Considerando la encuesta a empresas, el **42,9%** de las empresas consultadas considera atractivo un centro integral y seguro en Gipuzkoa para sus propios vehículos, mientras que el **64,3%** considera además que puede resultar de gran potencial para otros vehículos.

**PREGUNTA 3:**

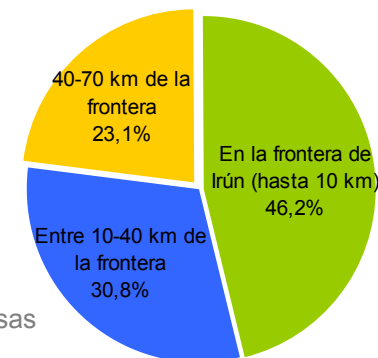
- ➔ Consulta sobre la zona de mayor atractivo para un centro integral. ¿Dónde considera más adecuada su ubicación?
- Consultado el atractivo sobre la ubicación de un centro integral para los conductores contactados, se han obtenido los siguientes resultados (únicamente de los conductores que consideran interesante un centro de este tipo, respuesta afirmativa a la pregunta 2):
    - Casi tres de cada cuatro conductores consideran que la ubicación más adecuada de un centro de este tipo es en las inmediaciones de la frontera de Irún-Biriatou (hasta 10Km).
    - El resto de respuestas sitúan el centro en una zona intermedia del Territorio de Gipuzkoa (22,1% de los conductores consultados apuestan por situarlo en una zona entre 10-40Km del paso fronterizo) y un porcentaje menor lo sitúa más allá de los 40Km.
    - El porcentaje de respuestas es similar en cualquiera de los dos sentidos de circulación, ya sea con destino la Península o Europa.



GRÁFICA: Zonas de atractivo para conductores en tránsito consultados.



- Las respuestas obtenidas por parte de las empresas están más equilibradas:
  - Aunque la respuesta con mayor peso sigue siendo la zona cercana a la frontera (en torno al 46,2% de las respuestas), el área de interés para una posible ubicación se amplía hasta los 40Km desde la frontera de Irun-Biriatou (tres de cada cuatro respuestas sitúan esta franja entre este paso fronterizo y una distancia de 40Km, incluyendo el tramo de la A-8 hasta Donostia, el futuro 2º Cinturón y la Autovía del Urumea).

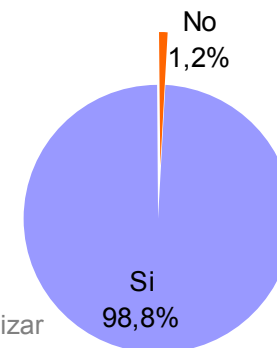


GRÁFICA: Zonas de atractivo para empresas de transporte en Gipuzkoa consultadas.

#### PREGUNTA 4:

➔ **CONDUCTORES** ¿Estaría dispuesto a acceder a este centro y utilizar los servicios disponibles (a un precio similar al de otros centros europeos)?

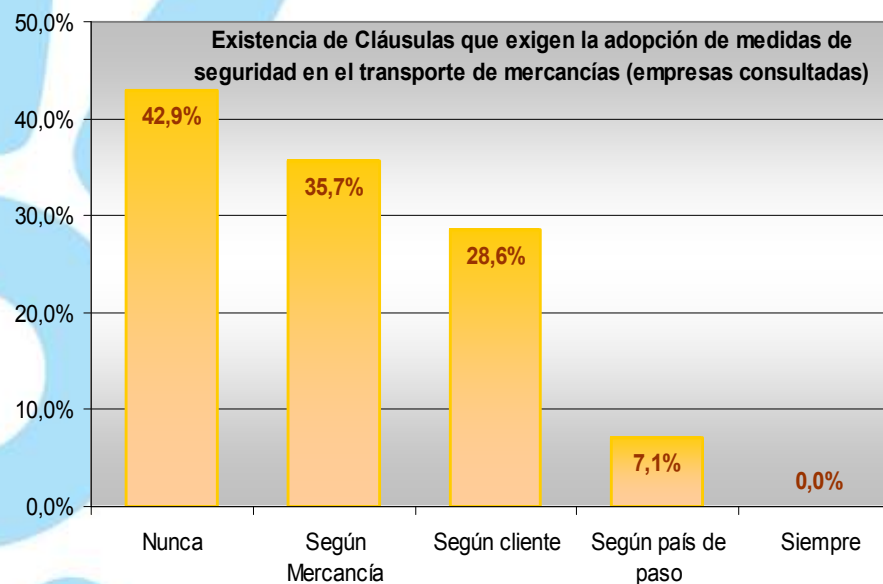
- Prácticamente la totalidad de los conductores consultados, el 100% de los VP con destino la Península y el 97,9% de los VP con destino Europa muestran una disponibilidad real por acceder a un futuro aparcamiento integral de servicios dentro de Gipuzkoa.
  - Esta respuesta estaría condicionada a la oferta de servicios y equipamientos disponible en el centro y a las tarifas de acceso y utilización de estos servicios.



GRÁFICA: PREGUNTA 4, ¿Estaría dispuesto a utilizar un centro integral de servicios para transportistas?

➔ **EMPRESAS ¿Tienen cláusulas (por parte del cliente, del cargador o de la compañía aseguradora) que les obliga a acceder a aparcamientos seguros en la prestación de sus servicios?**

- Como se puede comprobar en las respuestas obtenidas, actualmente, un porcentaje importante de empresas guipuzcoanas no están “obligadas” a utilizar aparcamientos seguros en sus rutas (el 42,9% de las consultadas no tienen cláusulas de este tipo). La libertad en la elección de las áreas de parada, unido a la diversa tipología de clientes y mercancías transportadas, hacen que actualmente “arriesguen” la seguridad (de mercancías, vehículos y profesionales) acudiendo a zonas consideradas como “no seguras”.
- Entre los criterios que generan obligaciones contractuales (tanto con clientes como con compañías aseguradoras) de estacionamiento en áreas seguras la principal causa en la tipología de la mercancía (el 35,7% de las empresas consultadas tienen cláusulas condicionadas a la mercancía que transportan): productores-clientes de productos de alto valor añadido (automoción, farmacéutica, tecnología, etc) exigen una serie medidas mínimas de seguridad tanto en la ruta como en las paradas obligadas.
- Las características de los clientes que contratan el transporte (unido en cierto modo a la tipología de las cargas) son un factor que también condiciona la exigencia de adopción de medidas de seguridad en la prestación de los servicios de transporte.
- Aunque el transporte por los Estados Miembro de la UE puede “intuirse” como seguro, según las rutas que se definan, el tránsito por algunos países (tanto en la propia UE como por otros vecinos) genera la exigencia de cláusulas de este tipo.



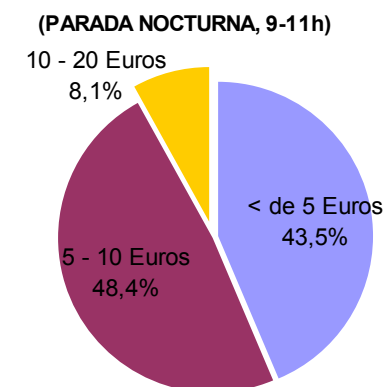
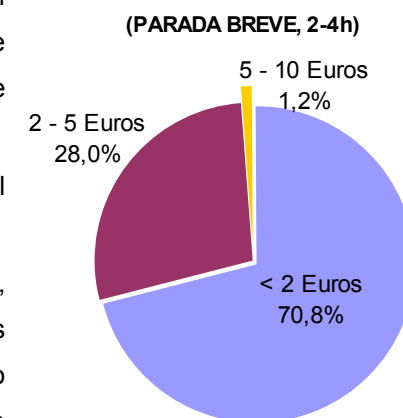
**PREGUNTA 5:**

- ➡ **CONDUCTORES:** ¿Cuanto estaría dispuesto a PAGAR por acceder a un CENTRO SEGURO INTEGRAL (con los sistemas de seguridad para proteger a conductores, cargas y vehículos; y un acceso directo a los servicios necesarios)?

El objetivo es conocer la disponibilidad previa de los conductores a pagar por el uso de los servicios ofertados en un centro integral. Entre las alternativas planteadas en el cuestionario se han considerado las distintas opciones de estacionamiento, dependiendo de la jornada laboral y de la necesidad de cumplir la normativa de tiempos de descanso de los conductores (paradas intermedias 2-4h, paradas nocturnas 9h y paradas de fin de semana 48h).

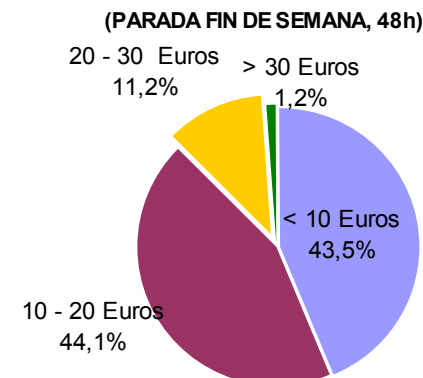
Se presentan las respuestas de los usuarios que han mostrado interés por acceder a un aparcamiento integral (respuesta afirmativa en la pregunta 2).

- Considerando las paradas cortas en ruta (2-4h, paradas para comer, cenar, repostar combustible, etc), generalmente condicionadas por la necesidad de cumplir las horas obligadas de descanso del conductor, tres cuartas partes de los conductores consideran que sería excesivo pagar más de 2€ por acceder a un aparcamiento integral de servicios. Un 28% de las respuestas consideran adecuada una tarifa entre los 2€ y los 5€, mientras que únicamente un 1,2% estaría dispuesto a pagar más de 5€ por una parada corta.
- En el caso de las paradas nocturnas, condicionadas por la necesidad de descanso (asegurando las condiciones mínimas para que el conductor pueda dormir), las respuestas son más variadas. Un 43,5% de los conductores no está dispuesto a pagar más de 5€, aunque prácticamente la mitad de los conductores consultados sitúa la tarifa entre los 5-10€ por noche. Un 8,1% eleva la tarifa hasta los 10-20€.
- La distribución de respuestas es similar en ambos sentidos de circulación, aunque el % de personas que no están dispuestas a pagar más de 5€ es más elevado en los flujos con destino a la Península, mientras que el 53,8% de los VP con destino a Europa sitúan la respuesta en el rango entre 5-10%.



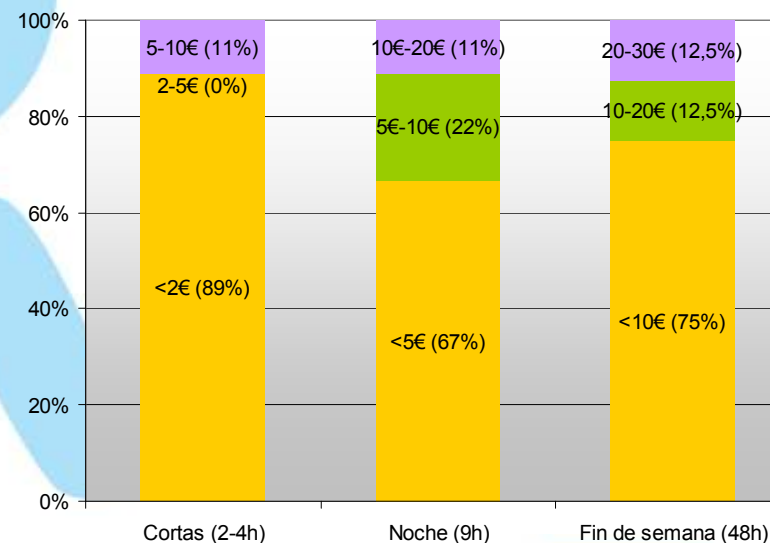
- En una tercera tipología de estacionamiento (fin de semana condicionado por la parada obligada en domingos y festivos), un 43,5% de consultados no admite tarifas superiores a 10€ y otro 44,1% considera oportuna una franja entre 10-20€. El resto de respuestas (12,4%) sitúa la tarifa por encima de los 20€.

- La distribución de las respuestas según el sentido de circulación es similar al caso de las paradas por noche; por lo que los conductores que circulan con destino a la Península muestran menos disponibilidad para pagar por una parada larga (un 47,1% responde por debajo de los 10€), mientras que un 49,5% de los VP con destino a Europa está dispuesto a pagar entre 10-20€.
- Un 16,2% de los VP con destino la Península admite tarifas entre 20-30€, por un 9,7% de los que se dirigen a Europa (un 2,2% se sitúa en la franja superior a los 30€).



➔ **EMPRESAS: Disponibilidad a PAGAR por utilizar los servicios de un centro integral y seguro por parte de sus vehículos.**

- La distribución de respuestas relacionadas con la predisposición a pagar por el acceso a un aparcamiento seguro de servicios integrales por parte de las empresas consultadas es similar a la mostrada por los conductores; aunque en algunos casos señalan como aceptable unas tarifas inferiores.
- En paradas cortas, prácticamente el 90% de las empresas no consideran atractivo un precio por encima de los 2€, situación que se repite en paradas obligadas de mayor duración (2/3 de las empresas no estima oportuna una tarifa superior a los 5€ / noche y 3 de cada 4 sitúa en 10€ la tarifa por un estacionamiento de fin de semana).

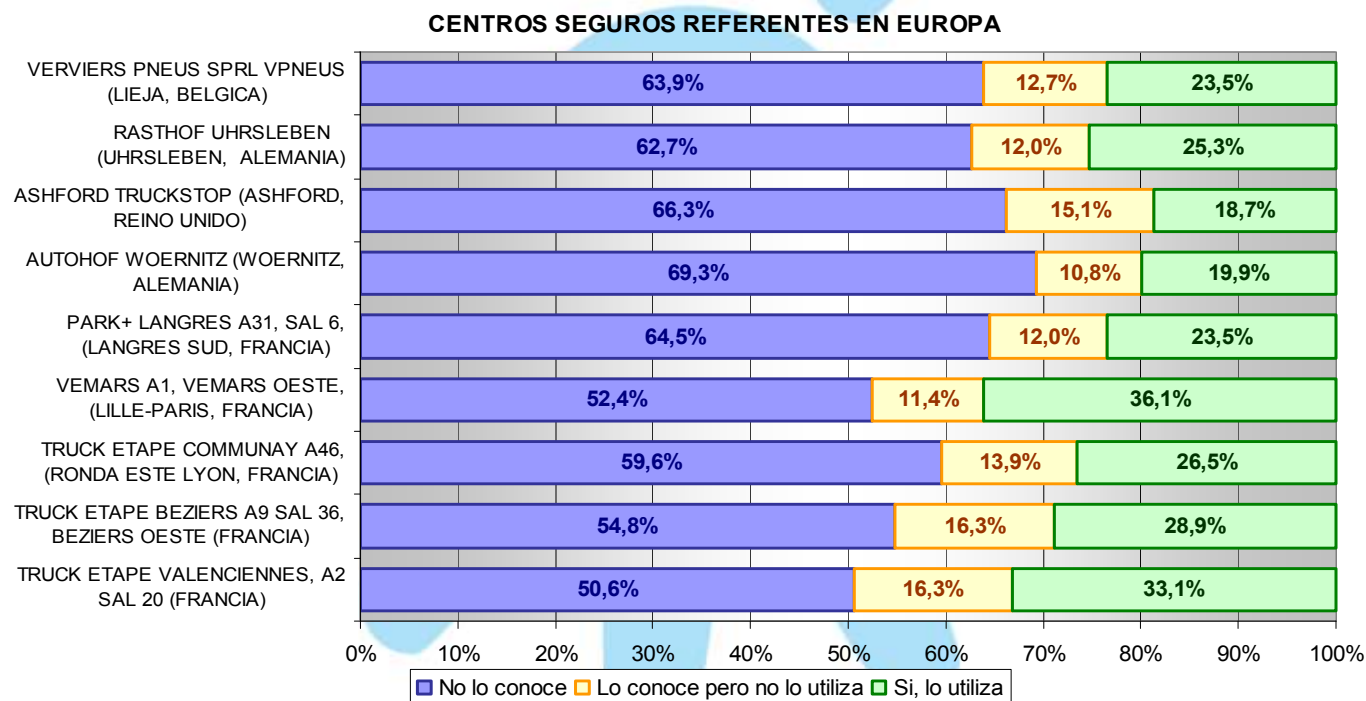




**PREGUNTA 6:**

➔ De los aparcamientos seguros e integrales referentes detectados en Europa ¿Cuáles de los siguientes conoce?

- En el proceso de investigación y documentación del proyecto se han detectado dentro de la red europea de carreteras una serie de aparcamientos seguros en funcionamiento. El contacto con estos centros ha permitido conocer el tamaño de los mismos, su oferta de servicios y equipamientos así como su gestión y explotación. Una vez identificada esta oferta de centros referentes (tanto por su ubicación dentro de las principales vías de comunicación en Europa como por la idoneidad de los servicios) se ha consultado a los conductores que circulan por Gipuzkoa si conocen estos referentes en primer lugar, y si los utilizan (cuando las rutas que recorren así lo permitan) en segundo término. Los centros son los siguientes:



- Entre las respuestas obtenidas se puede destacar que por encima del 50% de los conductores no conoce estos aparcamientos seguros referentes en Europa, ya sea porque no frecuentan las rutas de paso, no reciben la información necesaria para acceder a los mismos o no identifican el nombre con los centros que utilizan habitualmente.
- En el lado opuesto se sitúan las respuestas de conductores que conocen los centros listados. Entre un 40-50% de los conductores conoce estos centros, especialmente los situados en el eje viario oriental de Francia (centros Truck Etape y Sanef cercano a Paris) entre el paso de La Jonquera – Beziers – Lyon – Paris – Valenciennes – Alemania / Bélgica. La distribución de respuestas para cada uno de los centros listado es similar y es necesario destacar que dos tercios de los conductores que conocen estos centros son usuarios habituales de los mismos (entre un 18-36% del total de conductores consultados).
  - Analizando el conocimiento que tienen las personas consultadas de estos centros según el sentido de circulación, cabe destacar que los conductores cuya ruta tiene como destino Europa presentan un menor conocimiento de estos centros (para cada uno de los centros consultados, la falta de conocimiento de los mismos se sitúa alrededor de un 10% superior a los VP con destino la Península); uno de los factores que pueden influir en estas respuestas es que estos conductores pueden realizar habitualmente rutas que transitan por el eje occidental de paso por los Pirineos (Irun-Biriatou) y los centros consultados quedan lejos de sus viajes.
  - Por el contrario, el porcentaje de conductores que utilizan estos centros referentes es similar para ambos sentidos de circulación, situándose en torno al 25% según los casos.
- El conocimiento de estos centros referentes por parte de las empresas consultadas es mínimo. Ya sea porque en algunas ocasiones dejan en manos del conductor la elección del área donde realizar la parada o ya sea porque no existe un canal dinámico y eficaz de información donde poder visualizar los servicios y equipamientos de los aparcamientos para vehículos pesados a lo largo de la red transeuropea de carreteras, las empresas que han participado en la consulta desconocen la existencia de estos centros, o aunque tienen referencias de alguno de ellos, no lo utilizan.

## 8. CONSIDERACIONES PARA LA DEFINICIÓN DE UN MODELO DE CENTRO MULTISERVICIOS PARA CAMIONES

Del proceso de documentación de este proyecto y del análisis de los diferentes aparcamientos seguros referentes en Europa se han querido extraer una serie de pautas y cuestiones a tener en cuenta a la hora de plantear la puesta en marcha de un aparcamiento integral de servicios en Gipuzkoa.

### UBICACIÓN

- La experiencia recogida de otros centros referentes actualmente en funcionamiento y las respuestas de los profesionales contactados destacan la necesidad de ubicar el centro multiservicio para camiones en tránsito junto a las principales vías de alta capacidad. En Gipuzkoa, la circulación de pesados (con la finalización de la Rotonda de Gipuzkoa) discurrirá por el eje A-8, 2º Cinturón de Donostia, A-8 y AP-1, saliendo por esta vía hacia Araba.
- Los conductores demandan que el Centro sea visible desde la carretera, bien señalizada la salida de la autopista y de fácil acceso al centro.
- La proximidad de la frontera, dada su situación geográfica de paso obligado de los tránsitos hacia-desde Europa y las necesidades de cumplir con las obligaciones de tiempos de descanso, hacen de esta zona un espacio de interés para desarrollar un centro de servicios para profesionales. El área de influencia de hasta 40Km (A-8 y 2º Cinturón) puede ser el enclave más adecuado.
- El tamaño medio de los centros referentes en Europa es de 250-350 plazas de estacionamiento, (Por ejemplo: Padrosa Services Center ESP con 320 plazas y 50.000m<sup>2</sup>; Beziers FR con 350 plazas y 70.000m<sup>2</sup>).
- Actualmente, los aparcamientos vigilados disponibles en Gipuzkoa tienen un tamaño mucho menor (Zaisa 100+275 plazas, Zubieta 230pl, Lintzirin 113pl y Oiartzun 166pl), alrededor de 20.000m<sup>2</sup>, en los que se observa una necesidad de mejorar los servicios actuales.
- Considerando la realidad guipuzcoana, existen diversas alternativas que se deberán analizar en la puesta en marcha de un centro multiservicios:
  - La búsqueda de una **nueva ubicación** dentro de los parámetros que se acaban de definir (junto a vías principales de comunicación, bien señalizado y con las necesidades de suelo). Esta opción dependerá de la localización de un espacio oportuno para estas funciones, supeditada al elevado precio del mismo y a la demanda de suelo por parte de actividades con mayores rendimientos económicos (implantaciones industriales, desarrollos urbanísticos, etc).

- Para salvar los elevados costes de adquisición de suelo se pueden buscar **soluciones innovadoras** que optimicen los recursos. Algunas de las opciones que se podrían evaluar, que exigirían el correspondiente estudio de viabilidad técnica y económica, pueden ser el **aparcamiento de camiones en altura** (duplicando o triplicando la superficie útil), la **automatización de las operaciones** de estacionamiento (reduciendo la superficie necesaria por plaza, un enfoque similar a la automatización de almacenes puede resultar una solución de futuro) o la búsqueda de **sinergias con otras actividades** (zonas de actividad logística, Puerto de Pasajes, etc).
- La adaptación de alguno de los aparcamientos actuales, salvando las limitaciones de superficie útil y de servicios que ofertan, a los requerimientos mínimos de seguridad y de servicio puede resultar una alternativa al desarrollo en Gipuzkoa de un centro multiservicio de este tipo. Dada su ubicación junto a la autopista A-8 y su cercanía al paso fronterizo, los actuales aparcamientos de Oiartzun (para el que habría que analizar la potencialidad de crecimiento) o de Zaisa pueden resultar los enclaves más apropiados para este objetivo.

## FINANCIACIÓN Y EXPLOTACIÓN

- La puesta en marcha y posterior explotación de un aparcamiento multiservicios para camiones requiere una importante inversión de capital, tanto en la adquisición de suelo (escaso y de elevado coste en Gipuzkoa) como en la construcción de los equipamientos (puede suponer hasta 10-15 millones €).
- En el análisis de centros referentes se han podido identificar diferentes modelos de financiación de aparcamientos, desde los centros íntegramente privados (por ejemplo, Padrosa Services Center en Figueras) hasta los de financiación mixta pública-privada (ejemplo: red Truck Etape en Francia).
- La gestión y explotación del centro se realiza por parte de entidades privadas, ya sea directamente o por medio de concesión pública. La explotación independiente de servicios anexos al propio centro (estación de servicio, hotel, restauración, supermercado, alquiler de oficinas, etc) puede facilitar la obtención de mayores rendimientos al permitir la entrada de compañías con mayor know-how (franquicias, etc).
- Ingresos: utilización del aparcamiento (abonados y/o rotación), restauración, hotel, tiendas, estación servicio, alquiler de oficinas en recinto, otros servicios.
- Gastos: adquisición inicial del suelo (amortización a largo plazo), obra inicial - adecuación del terreno, construcción de equipamientos y costes operativos (personal, mantenimiento y seguros, sistemas-personal de seguridad, etc).



### ¿QUIÉN DEBE PARTICIPAR? = ALIANZAS

- El importante coste que supone la puesta en servicio de un aparcamiento para vehículos pesados de este tipo pone de manifiesto la necesidad de involucrar a diferentes agentes con competencias e intereses en el transporte de mercancías por carretera en Gipuzkoa. Para ello, se debe buscar un marco de colaboración entre entidades:
  - Administraciones competentes (Eusko Jaurlaritza-Gobierno Vasco, Diputación Foral de Gipuzkoa, Ayuntamientos implicados, etc).
  - Asociaciones de transportistas.
  - Empresas de transporte (usuarios potenciales): operadores, transitarios, etc.
  - Proveedores de servicios (gasolineras, restaurantes, tiendas, hoteles, etc).
  - Proveedores de TIC's.
  - Búsqueda de sinergias con otros centros seguros, colaboración. Integración en una red europea de aparcamientos seguros.

### SEGURIDAD

- Garantizar la seguridad tanto de mercancías como de vehículos y especialmente de las personas es uno de los objetivos principales que debe perseguir la puesta en marcha de un aparcamiento integral para camiones. El crecimiento de robos y ataques a camiones, tanto en sus paradas como en la propia ruta, incrementa la necesidad de garantizar la calidad de vida de los profesionales y prestar un servicio de transporte sin riesgos.
- Cada vez más, el uso de estos aparcamientos viene promovido por cláusulas de productores, cargadores y clientes; y del mismo modo, las compañías aseguradoras disponen cláusulas en el mismo sentido.
- Para garantizar que el sistema de seguridad protege estos intereses se debe tener en consideración:
  - *Vallado adecuado del recinto*, con barrera de acceso para los vehículos y un control tanto de las entradas como de las salidas.
  - *Iluminación correcta* de todas las instalaciones, sistemas anti-incendios (extintores), protocolo para la recepción de vehículos con mercancías peligrosas, convoyes especiales.

- *Acceso restringido a peatones*, permitiendo únicamente el paso a usuarios del centro.
- Sistemas de *video-vigilancia* con un control de las imágenes. Personal de seguridad y atención al usuario.
- *Comunicación fluida con autoridades locales* (policía, cuerpo de bomberos, etc). Establecimiento de un *protocolo de actuación* en caso de incidentes.
- *Información de incidentes* a policía, autoridades, empresas y usuarios. Seguridad preventiva y correctiva.

## INFORMACIÓN Y COMUNICACIÓN

- Información al usuario (empresas y conductores): el boca a boca sirve como medida de difusión, pero se debe realizar un esfuerzo por establecer canales de información dinámicos y eficaces, presentando los servicios, las alternativas y la posibilidad de comunicación bi-direccional con los usuarios (información de servicios, posibilidad de reserva previa vía web y teléfono).
- Información a administraciones locales y autoridades competentes (policía): mantener una estrecha colaboración para mejorar la seguridad, evitar e informar de posibles incidentes.
- Información a las asociaciones y empresas: servicios ofertados, abonos, incidentes, etc. Relación estrecha tanto con asociaciones y empresas como con entidades que pueden agrupar intereses comunes de los profesionales.
- Información dinámica y actualizada incluida en BD de centros seguros, accesible para todos los usuarios. La participación dentro de una red mayor de centros seguros en Europa permite adoptar servicios estandarizados, buscar sinergias con otros centros y homologar nuestro centro con los requerimientos establecidos en la UE (consecución de la correspondiente homologación, proyecto LABEL).

## SERVICIOS

- La captación de usuarios de un aparcamiento seguro debe venir de la mano de la prestación de servicios de valor añadido para los profesionales. Reducir el riesgo frente a robos y ataques debe complementarse con una serie de servicios que aumenten la calidad de vida de los conductores. Para ello, los servicios que puede incluir un centro integral de este tipo pueden ser<sup>1</sup>:
  - *Aseos y duchas*: el aparcamiento debe ofrecer la posibilidad de acceder a un área de aseo y ducha en condiciones.
  - Servicio de *restauración y cafetería*: posibilidad de acceder a un menú de día u otros servicios de cafetería las 24 horas del día.
  - Complementar las paradas de los profesionales con la necesidad de *repostar combustible* hace que la existencia de una estación de servicio anexa sea un valor añadido al aparcamiento seguro.
  - Para permitir que los conductores tengan un descanso de mayor calidad se debe habilitar una *zona de descanso y ocio* dentro del recinto donde se relacionen con sus colegas y tengan acceso a otros servicios (TV-room, internet y wifi, servicio de lavandería, juegos, cartas, etc).
  - *Supermercado* donde poder disponer de productos básicos de alimentación, aseo personal, etc.
  - *Servicios para el vehículo*: taller de reparaciones y tienda de repuestos, túnel de lavado como servicio complementario en las paradas.
  - Hoteles y/o hostales: *disponibilidad de camas* para permitir un descanso de mayor calidad. Hoy en día, los vehículos que circulan por nuestras carreteras están equipados de manera que garantizan unas buenas condiciones de descanso, y si se garantiza su seguridad en el aparcamiento, los conductores se muestran reacios a acceder a hoteles en su ruta de transporte (prácticamente la mitad de los conductores consultados no lo consideran necesario y del resto de respuestas, los conductores muestran reticencias a pagar por estos servicios).
- Una condición que permitirá mejorar el rendimiento es [el uso de estos servicios por parte de la población cercana](#). Limitando el paso al recinto del aparcamiento (el uso del resto de servicios -gasolinera, supermercado, restaurante, hotel, etc- se puede habilitar para un acceso libre tanto para los conductores como para los transeúntes y vecinos de la zona).

<sup>1</sup> Habrá que analizar la viabilidad y grado de aceptación de cada uno de estos servicios, y encontrar proveedores que permitan su explotación. Un exceso de servicios puede elevar las tarifas re trayendo a los usuarios.

**UBICACIÓN**

- **Carretera:** A-8, 2º Cinturón, AP-1.
- **Zona:** Hasta 40Km de frontera Irún.
- **Tamaño:** 200-300 plazas. 30.000m<sup>2</sup> - 50.000m<sup>2</sup>
- **Importancia:** Próximo carretera, visible desde ruta, accesibilidad, bien señalizado.
- **Alternativas:** Adaptar aparcamiento actual / Nueva ubicación / Soluciones innovadoras.

**SEGURIDAD**

- Recinto vallado, con barrera de acceso. control de entradas / salidas.
- Acceso restringido a peatones.
- Personal de seguridad.
- Cámaras de video-vigilancia.
- Comunicación con autoridades locales (policía).
- Información de incidentes a policía, autoridades, empresas y usuarios.
- Iluminación correcta, sistemas anti-incendios (extintores), mercancías peligrosas, especiales.

**FINANCIACIÓN Y EXPLOTACIÓN**

- Financiación Pública y/o Privada.
- Costes elevados del suelo. Larga amortiz.
- Costes importantes de obra (10-15M€).
- Gestión y explotación: privada / concesión pública a entidad privada.
- **Ingresos:** aparcamiento, restauración, hotel, tiendas, estación servicio, alquiler de oficinas en recinto, otros servicios.
- **Gastos:** adquisición suelo, obra inicial, equipamientos, personal, mantenimiento y seguros, sistemas/personal de seguridad, etc.

**¿QUIÉN DEBE PARTICIPAR? = ALIANZAS**

- Administraciones (DFG, EJ-GV, Ayuntamientos implicados).
- Asociaciones de transportistas.
- Empresas de transporte (usuarios potenciales): operadores, transitarios, etc.
- Proveedores de servicios (gasolineras, restaurantes, tiendas, hoteles, etc).
- Proveedores de TIC's.
- Sinergias con otros centros seguros (red europea).

**INFORMACIÓN Y COMUNICACIÓN**

- Al usuario (empresas y conductores): información de servicios, posibilidad de reserva previa (web y teléfono).
- A administraciones locales y autoridades competentes (policía): seguridad, incidentes.
- A las asociaciones y empresas: servicios ofertados, abonos, incidentes, etc.
- Información dinámica y actualizada incluida en BD de centros seguros, accesible para todos los usuarios.

| SERVICIOS            | Imp. | Valor Enc. |
|----------------------|------|------------|
| Aseos                | 1    | 1,07       |
| Duchas               | 1    | 1,11       |
| Hotel (camas)        | 3    | 2,17       |
| Menú, bar            | 2    | 1,28       |
| Tienda               | 3    | 1,53       |
| Área descanso y ocio | 2    | 1,55       |
| Señalizado           | 1    | 1,33       |
| Gasolinera           | 2    | 1,30       |
| Taller, repuestos    | 3    | 1,66       |
| Reserva previa       | 1    | 2,07       |
| Fidelización (abono) | 3    | 1,82       |

**Importancia:** 1=Necesario; 2=Complementario; 3=Secundario; 4=No necesario.

**Valor Encuesta:** resultados obtenidos en la consulta a empresas y conductores.



## 9. BIBLIOGRAFÍA Y CONTACTOS

### DOCUMENTACIÓN:

- *Attacks on Drivers of International Heavy Goods Vehicles. Survey Results.* IRU, 2008.
- *Call for proposals with a view to obtaining a grant for a preparatory action to promote secure and quality rest areas at the border crossing points between the European Union and the Russian Federation.* DGTREN/PREP/2008. European Commission.
- *Commercial Driver Rest - Parking Requirements: Making Space for Safety.* Final Report. U.S. Department of Transportation. Federal Highway Administration. May 1996.
- *DICTAMEN, del Comité Económico y Social Europeo sobre el tema "La política europea de seguridad vial y los conductores profesionales - Aparcamientos seguros y vigilados".* Bruselas, 30 de mayo de 2007.
- *Estacionamientos para vehículos de mercancías peligrosas.* Secretaría General de Transportes, Ministerio de Fomento.
- *EuroTest: Áreas de Servicio en Autopistas, 2007.* RACC, Automóvil Club.
- *Freight Crime Bulletin. End of year bulletin, 2005/06.* Eurowatch.
- *List of parking areas for trucks in Italy.*
- *MANUAL: Safe Parking Sites.* Proyecto SETPOS, June 2007.
- *Organised theft of commercial vehicles and their loads in the European Union.* Policy Department Structural and Cohesion Policies, TRANSPORT AND TOURISM, European Parliament. July 2007.
- *Pliegos de condiciones económicas, técnicas y jurídico administrativas para la concesión mediante concurso público del contrato de explotación, mantenimiento y conservación de los aparcamientos de camiones de Zubieta, Lintzirin, Aritzeta y Oiartzun.* BOG, número 175, pág. 18464. (15/09/2005).
- *Study of Adequacy of Commercial Truck Parking Facilities - Technical Report.* Federal Highway Administration. Office of Safety Research and Development (HRDS). U.S. Department of Transportation, Marzo 2002.

- *Study on the feasibility of organising a network of secured parking areas for road transport operators on the Trans European Road Network. FINAL REPORT.* NEA Transport research and training. European Commission, Directorate-General Energy and Transport. January 2007.
- *Study on the feasibility of organising a network of secured parking areas for road transport operators on the Trans European Road Network. FINAL REPORT COUNTRY STUDIES.* NEA Transport research and training. European Commission, Directorate-General Energy and Transport. January 2007.
- *Truck parking areas in Europe – 2007.* IRU in co-operation with ECMT, Marzo de 2007.
- *Truck Parking with SETPOS & LABEL: Two DG TREN Projects.* Presentation to Transport Division UNECE –SC1. Geneva, 31 October 2008

#### WEBS:

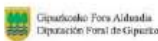
- Proyecto SETPOS (UE): <http://www.setpos.eu/>
- PARK+ (FR): <http://www.parkplus.fr/index.htm>
- Truck Etape (FR): <http://www.trucketape.net/eu/accueil.html>
- Nightowl Truckstops (UK): <http://www.nt-truckstops.com/>
- Howard Charlton Consulting Services Ltd: <http://www.howardcharlton.com/Index.html>
- VEDA: <http://www.autohof.de/index.php>
- Comisión Europea, DG Transporte y Energía: [http://ec.europa.eu/transport/road/studies/index\\_en.htm](http://ec.europa.eu/transport/road/studies/index_en.htm)
- Faber Maunsell: <http://www.fabermaunsell.com/>
- Vinci Concessions: <http://www.vinci.com/vinci.nsf/en/concessions.htm>
- Eurowatch: <https://secure.eurowatchcentral.com/>
- Sanef: <http://www.sanef.com/fr/services/fret/parkings.jsp>
- Ashford International Truckstop: <http://www.ashfordtruckstop.co.uk/>
- Padrosa Services Center: <http://www.parkingpadrosa.com/>
- TIEHALLINTO, Finnish Road Administration: <http://www.tiehallinto.fi/>

**AGENTES CONTACTADOS:**

- ALFREDO MAILLO. Director Gerente, Centro Intermodal de Transporte y Logística de Vitoria-Gasteiz. [www.ctvitoria.com](http://www.ctvitoria.com)
- BIKAKOBO-APARCABISA. <http://www.aparcabisa.com/>
- CARLOS CHOCARRO. Adjunto a Dirección de la Ciudad del Transporte de Pamplona. <http://www.ctpsa.es/>
- DIPUTACIÓN FORAL DE GIPUZKOA. Departamento de Infraestructuras Viarias. <http://www.gipuzkoa.net/DFG/azpiegiturak-c.html>
- DIPUTACIÓN FORAL DE GIPUZKOA. Departamento de Movilidad y Ordenación del Territorio. <http://www.gipuzkoa.net/DFG/lurraldea-c.html>
- HOWARD CHARLTON. Howard Charlton Consulting Services Ltd. <http://www.howardcharlton.com/>
- JOHN MILES. Coordinador del proyecto SETPOS. [John.Miles@fabermaunsell.com](mailto:John.Miles@fabermaunsell.com)
- JOSÉ LUIS VÁZQUEZ, Gerente de Gertek, S.A.
- LUIS KORTA. Gerente de Zaisa. <http://www.zaisa.com/>
- MANUEL SOLÁ. Director de Padrosa Services Center, Figueras. <http://www.parkingpadrosa.com/>
- MAURICE SCHERRER. Responsable centro seguro Béziers, Francia. Vinci Concessions. [www.trucketape.com](http://www.trucketape.com)
- PATRICIA STIGLIANI. Responsable Comercial del Proyecto Truck Etape. Vinci Concessions. [www.trucketape.com](http://www.trucketape.com) / [commercial@trucketape.com](mailto:commercial@trucketape.com)
- PARK+, Autoroutes Paris-Rhin-Rhône. <http://www.parkplus.fr/index.htm>
- SANEF. Parking Seguro de Vemars, Francia. <http://www.sanef.com/fr/services/fret/parkings.jsp>

## 10. ANEXOS

## ENCUESTA A CONDUCTORES: CASTELLANO



Gipuzkoako Foru Aldundia  
Diputación Foral de Gipuzkoa



CAS



gizloga  
Gipuzkoako Garraioko eta Logistika Gaitasunak  
Berberritzen eta Enpresen Berrak

### ENCUESTA DE HÁBITOS A CONDUCTORES EN TRÁNSITO EN GIPUZKOA

¿QUÉ ES GIZLOGA?

GIZLOGA ([www.gizloga.com](http://www.gizloga.com)) es un foro de participación presidido y financiado por la Diputación Foral de Gipuzkoa y está integrado por entidades (Ayuntamientos, Gobiernos Locales, Asociaciones, Empresas, Ciudadanos, etc) que se ven implicadas en la logística, el transporte y la movilidad de Gipuzkoa.

El objetivo de GIZLOGA es crear un campo de estudio, debate y reflexión que permita desarrollar proyectos logísticos y de transporte desde una perspectiva integral atendiendo los intereses y necesidades de todos los agentes implicados.

- Sensibilizar a la ciudadanía y a los agentes económicos hacia la movilidad.
- Colaborar en una movilidad ágil, segura, humanizada y ecológica.
- Contribuir a la eficiencia y la eficacia empresarial del transporte de mercancías.
- Mejorar las relaciones entre operadores de transporte, fabricantes y distribuidores.
- Optimizar las infraestructuras, redes de transporte, equipamientos y áreas logísticas.
- Potenciar los modelos de actuación basados en la participación de los agentes implicados para el fomento de las buenas prácticas y la resolución consensuada de los conflictos.

**PROYECTO DEL CENTRO INTEGRAL DE SERVICIOS PARA TRANSPORTISTAS EN TRÁNSITO:**

- Ante la deficiente oferta de plazas de estacionamiento y de servicios para transportistas en Gipuzkoa, se quiere conocer la posibilidad de implantar un CENTRO DE SERVICIOS PARA TRANSPORTISTAS EN RUTA EN GIPUZKOA.
  - La falta de servicios en el corredor de Irun-Bilbao empeora la calidad de vida de los conductores y genera situaciones de riesgo (falta de descanso, aparcamientos indebidos, falta de seguridad personas-mercancías, etc).
- El proyecto quiere conocer los servicios que debe tener un centro de este tipo, viendo lo que tienen otros centros en Europa y conociendo lo que piden los usuarios (conductores y empresas).
- Existen experiencias en otras regiones europeas que pueden servir de modelo para la definición de un planteamiento adecuado a las características guipuzcoanas.

**OBJETIVOS DEL PROYECTO:**

- Conocer otros centros de servicios para transportistas en Europa y analizar los servicios que ofrecen.
- Conocer la realidad del sector: Preguntar a los conductores en tránsito (LARGO RECORRIDO, DE PASO POR GIPUZKOA) los servicios que utilizan, los que creen que son necesarios y los que no utilizarían nunca.
- Ver la viabilidad de implantar un centro en Gipuzkoa: ubicación, capacidad, servicios necesarios, etc.

¿SI TIENE ALGUNA DUDA?

|                                                                                                                      |                                                                                                                                        |
|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| Secretaría de GIZLOGA:<br>Tfno.: +34 943 943 81 04 20<br>Email: <a href="mailto:itc@gizloga.com">itc@gizloga.com</a> | Realización de la encuesta: ARALDI<br>Tfno.: +34 943 943 33 55 10<br>Email: <a href="mailto:donostia@araldi.es">donostia@araldi.es</a> |
|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|



Gipuzkoako Foru Aldundia  
Diputación Foral de Gipuzkoa



CAS



gizloga  
Gipuzkoako Garraioko eta Logistika Gaitasunak  
Berberritzen eta Enpresen Berrak



Gipuzkoako Foru Aldundia  
Diputación Foral de Gipuzkoa



CAS



gizloga  
Gipuzkoako Garraioko eta Logistika Gaitasunak  
Berberritzen eta Enpresen Berrak



## ENCUESTA A CONDUCTORES: INGLÉS



Gipuzkoako Foru Aldundia  
Diputación Foral de Gipuzkoa

ENG



Gipuzkoako Foru Aldundia  
Diputación Foral de Gipuzkoa

### HEAVY TRUCK DRIVERS ON ROUTE IN GIPUZKOA RESEARCH

**WHAT IS GIZLOGA?**

GIZLOGA ([www.gizloga.com](http://www.gizloga.com)) is a participation and consultation Forum which is supported by the local government of Gipuzkoa, and constituted by different stakeholders: local towns, associations, companies, citizens,... where all of them are involved in mobility, transport, and logistics management in Gipuzkoa.

The aim of Gizloga is to contribute with a scope of research, debate and reflection to the development of the Transport and Logistics Plans attending to the opinion of all the stakeholders involved.

**MULTISERVICE PARKING SITE FOR HEAVY TRUCK DRIVERS ON ROUTE:**

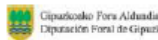
- Attending to the lack of parking spaces for trucks in Gipuzkoa, we want to analyse the opportunity to build a Multi-service Parking site for truck drivers in our Territory.
- The Project pretends to know what kind of services should have this Multiservice Parking space considering other sites in Europe and what the drivers and companies demand when they plan their stops and resting times.
- There are other Parking sites in Europe which can be considered as a pattern for developing a multiservice parking space in Gipuzkoa.

**PROJECT GOALS:**

- Getting to know other multiservice parking sites for heavy truck drivers in Europe.
- To question drivers and companies about the services they demand, and about which of them are necessary or never going to get used.
- To analyse the opportunity to build a multiservice Parking site for truck drivers in Gipuzkoa: location, size, services, prices,...

**FOR ANY QUESTION:**

|                                                                                                                 |                                                                                                                                |
|-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| <b>GIZLOGA:</b><br>Phone.: + 00 34 943 61 04 20<br>E-mail: <a href="mailto:itz@gizloga.com">itz@gizloga.com</a> | <b>ARALDI (Operator)</b><br>Phone.: + 00 34 943 33 53 10<br>E-mail: <a href="mailto:donostia@araldi.es">donostia@araldi.es</a> |
|-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|

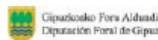


Gipuzkoako Foru Aldundia  
Diputación Foral de Gipuzkoa

ENG



Gipuzkoako Foru Aldundia  
Diputación Foral de Gipuzkoa



Gipuzkoako Foru Aldundia  
Diputación Foral de Gipuzkoa

ENG



Gipuzkoako Foru Aldundia  
Diputación Foral de Gipuzkoa

## ENCUESTA A CONDUCTORES: FRANCÉS

 Gipuzkoako Foru Aldundia  
Diputación Foral de Gipuzkoa

 gizloga  
Gizloga proiektuaren bidez  
bizi-eremuaren segurtasunaren  
garantia bermatzen da.

## ENQUÊTE SUR LES HABITUDES DES CONDUCTEURS EN TRANSIT À GIPUZKOA

CENTRES ROUTIERS SÉCURISÉS POUR DES POIDS LOURDS EN ROUTE

ORIGINE:  DESTINATION:

1. Dans les arrêts en route, Quels services demandez-vous? (Évaluer de 1 à 4)  
Nécessaire - Obligatoire (1) Secondaire - Complémentaire (2) Indifférent (3) Pas nécessaire (4)

|                                     |  |                                                                                                      |  |
|-------------------------------------|--|------------------------------------------------------------------------------------------------------|--|
| Toilettes (WC, lavabos)             |  | Sécurité: caméra - surveillance, personnel de sécurité                                               |  |
| Douches                             |  | Zone de repos (télévision, internet, wifi)                                                           |  |
| Hôtel, lits disponibles             |  | Proche de la route, bien signalisé                                                                   |  |
| Menu restaurant, cafétéria (24h/24) |  | Station d'essence                                                                                    |  |
| Magasin (24h/24)                    |  | Services pour les véhicules (atelier mécanique, magasin de pièces de rechange, lavage des véhicules) |  |
| Palissade, barrières d'accès        |  | Réservation préalable (téléphone, Internet)                                                          |  |
| Contrôle d'accès restreint          |  | Carte de fidélité (abonnement mensuel / annuel)                                                      |  |

2. En tenant compte des itinéraires que vous réalisez habituellement et de vos horaires de conduite, un nouveau centre de ces caractéristiques-ci vous paraîtrait-il intéressant à Gipuzkoa (cette région)?

☐ L'offre actuelle est suffisante ☐ Je le trouve intéressant ☐ Ce n'est pas intéressant

3. Où considérez-vous que ce centre devrait-il être placé?

☐ À la frontière d'Irun (jusqu'à 10 Km) ☐ Entre 10-40 Km de la frontière ☐ Entre 40-70 Km de la frontière

4. Seriez-vous prêt à accéder à ce centre et à utiliser les services disponibles (à un prix similaire à celui des autres centres européens)?

☐ Non ☐ Oui

5. Combien seriez-vous prêt à payer pour accéder à un CENTRE ROUTIER SÉCURISÉ INTÉGRAL (avec les systèmes de sécurité pour protéger les conducteurs, les cargaisons et les véhicules; et un accès direct aux services nécessaires)?

|                                    |      |        |        |      |
|------------------------------------|------|--------|--------|------|
| Amât court (2-4 heures)            | <2€  | 2-5€   | 5-10€  | >10€ |
| Amât nocturne, repos (9-12 heures) | <5€  | 5-10€  | 10-20€ | >20€ |
| Week-end (48 heures)               | <10€ | 10-20€ | 20-30€ | >30€ |

 Gipuzkoako Foru Aldundia  
Diputación Foral de Gipuzkoa

 gizloga  
Gizloga proiektuaren bidez  
bizi-eremuaren segurtasunaren  
garantia bermatzen da.

6. Connaissez-vous les zones de repos et les services européens suivants?

|                                                  | Je ne le connais pas | Le nom me dit quelque chose | Je le connais, mais je ne l'utilise pas | Je l'utilise |
|--------------------------------------------------|----------------------|-----------------------------|-----------------------------------------|--------------|
| Truck Étape Valenciennes. A2, Sol 20.            |                      |                             |                                         |              |
| Truck Étape Béziers. A9, Sol 36 Béziers Ouest.   |                      |                             |                                         |              |
| Truck Étape Communay. A46, Ronda Est, Lyon.      |                      |                             |                                         |              |
| Vémars. A1, Vémars Ouest, Direction Lille-Paris. |                      |                             |                                         |              |
| Park+ Langres. A31, Sol 6 Langres Sud.           |                      |                             |                                         |              |
| Autohof Wiernitz (Wiernitz, Allemagne).          |                      |                             |                                         |              |
| Ashford Truckstop (Ashford, Royaume Uni).        |                      |                             |                                         |              |
| Rasthof Uhrsleben (Uhrsleben, Allemagne).        |                      |                             |                                         |              |
| Veniers Pheus SPRL V'Pheus (Liège, Belgique).    |                      |                             |                                         |              |

7. Dans quels autres lieux réalisez-vous vos arrêts en route? NOM, VILLE, RÉGION

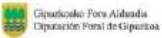
|  |
|--|
|  |
|  |
|  |
|  |
|  |
|  |
|  |
|  |
|  |
|  |

-MERCI DE VOTRE COLLABORATION-

## ENCUESTA A CONDUCTORES: FRANCÉS













### MEINUNGSUMFRAGE DER GEWOHNHEITEN DER FAHRER BEIM TRANSIT IN GIPUZKOA

**Was ist Gizloga?**

GIZLOGA ([www.gizloga.com](http://www.gizloga.com)) ist ein Forum, das vom Provinziallandtag geführt und finanziert wird. An diesem Forum nehmen die Vereinigungen teil, die etwas mit Logistik, Transport und Mobilität in Gipuzkoa zu tun haben (Rathäuser, Landesregierungen, Vereine, Firmen, Staatsbürger usw.).

Das Ziel von Gizloga ist es, eine Grundlage für eine Studie, Debatte und Überlegungen zu schaffen. Diese sollen die Entwicklung von Logistik- und Transportprojekten erlauben, die die Bedürfnisse aller Vereinigungen, die daran teilnehmen, decken.

**Projekt der Raststätte für Fernfahrer auf der Durchfahrt:**

- Wegen des mangelnden Angebots an Parkplätzen und Raststätten für Fernfahrer in Gipuzkoa, ist es notwendig die Einrichtung einer RASTSTÄTTE FÜR FERNFAHRER AUF DER DURCHREISE DURCH GIPUZKOA in Erwägung zu ziehen.
- Für das Projekt ist es erforderlich zu wissen, welchen Service ein Zentrum dieser Art anbieten sollte. Dieses unter Beachtung was andere Raststätten in Europa anbieten und der Wünsche der Fernfahrer und Firmen.
- Man hat in anderen Gebieten Europas bereits Erfahrungen gesammelt, die als Modell beim Entwurf eines solchen Vorhabens in Gipuzkoa dienen können.

**Ziele des Projekts:**

- Das Kennenlernen anderer Raststätten für Fernfahrer in Europa und Untersuchung des angebotenen Services.

\* Die Realität in diesem Bereich zu kennen: Befragung der Fernfahrer (LANGE STRECKE, DURCHFART DURCH GIPUZKOA), nach dem Service den sie nutzen, ob sie denken, dass dieser notwendig ist oder ob sie ihn nie nutzen würden.

\* Die Möglichkeit der Einrichtung einer Raststätte untersuchen: Ort, Kapazität, notwendiger Service, usw.

**Falls Sie Zweifel haben...**

Büro von Gizloga:  
Tel.: 0034943610420  
Email: [itc@gizloga.com](mailto:itc@gizloga.com)

Durchführung der Meinungsumfrage: ARALDI  
Tel.: 0034943335310  
Email: [donostia@araldi.es](mailto:donostia@araldi.es)

### Raststätten für schwere Fahrzeuge (LKW's) auf der Durchfahrt

Herkunft:  Zielort:

1. Bei den Rastpausen, Welchen Service erwarten Sie? (Bewertung von- am wichtigsten bis nicht so wichtig)

Notwendig - Pflicht (1), Zweitrangig- Zusätzlich (2), Gleichgültig (3), Nicht Notwendig (4)

|                                                                     |                                                                                                |  |
|---------------------------------------------------------------------|------------------------------------------------------------------------------------------------|--|
| Waschräume (WC, Waschbecken)                                        | Sicherheit: Überwachungskamera, Sicherheitspersonal                                            |  |
| Duschen                                                             | Erholungsbereich (TV, Internet, Wifi)                                                          |  |
| Hotel-Hostal, Verfügbarkeit der Betten                              | Nahe der Straße, gute Ausschilderung                                                           |  |
| Menü, Restaurant, Cafe (24h)                                        | Tankstelle                                                                                     |  |
| Laden (24h)                                                         | Service für das Fahrzeug (Werkstatt, Geschäft für Ersatzteile, Waschanlagen für die Fahrzeuge) |  |
| eingezäunter Parkplatz, Schranken                                   | Kurzfristige Reservierung (Telefon, Internet)                                                  |  |
| Kontrolle der Einfahrt nur für zulässige Fahrzeuge/ Parkplatznutzer | Treuekarte (monatlicher/ jährlicher Bonus)                                                     |  |

2. Unter Beachtung der Strecken die Sie gewöhnlich abfahren und Ihrer Fahrzeiten, ist ein neuer Ort mit diesen Eigenschaften (Raststätte) für Sie in Gipuzkoa (in dieser Region) interessant?

☐ Das aktuelle Angebot ist ausreichend ☐ Ich finde das interessant.

☐ Ich finde das nicht interessant

3. Wo sollte sich eine Raststätte mit diesen Eigenschaften am besten befinden?

☐ an der Grenze, in Irún (bis 10 km)

☐ zwischen 10-40 km zur Grenze

☐ zwischen 40-70 km zur Grenze

4. Wären Sie bereit diese Raststätte zu nutzen und den angebotenen Service zu nutzen (zu einem ähnlichen Preis im Vergleich zu anderen in Europa)?

☐ Nein ☐ Ja

5. Wieviel wären Sie für eine total gesicherte Raststätte bereit zu zahlen (mit Sicherheitssystemen, um Fahrer, Ladungen und Fahrzeuge zu schützen; und mit einem direktem Zugang zu den notwendigen Serviceeinrichtungen)?

|                                    |      |        |        |      |
|------------------------------------|------|--------|--------|------|
| Kurzzeit Halt (2-4h)               | <2€  | 2-5€   | 5-10€  | >10€ |
| Nächtlicher Halt, Erholung (9-12h) | <5€  | 5-10€  | 10-20€ | >20€ |
| Wochenende (48h)                   | <10€ | 10-20€ | 20-30€ | >30€ |

6. Kennen Sie folgende Raststätten in Europa?

|                                                       | Kenne ich nicht | Hab von gehört | Kenne ich nicht sie aber nicht | Nenne ich |
|-------------------------------------------------------|-----------------|----------------|--------------------------------|-----------|
| Truck Elape Valenciennes, A2, Ausfahrt 20             |                 |                |                                |           |
| Truck Elape Beziens, A9, Ausfahrt 36, westen          |                 |                |                                |           |
| Truck Enpa Comumany, A46, Umfahrungsstraße östen Lyon |                 |                |                                |           |
| Venars, A1, Venars westen, Richtung Lille-Paris       |                 |                |                                |           |
| Par-Langrev, A31, Ausfahrt 6, Langrev östen           |                 |                |                                |           |
| Autobhof Wörmitz (Wörmitz, Deutschland)               |                 |                |                                |           |
| Ashford Truckstop (Ashford, England)                  |                 |                |                                |           |
| Rasthof Oberloben (Oberloben, Deutschland)            |                 |                |                                |           |
| Verviers Patus SPRL Verviers (Lüttich, Belgien)       |                 |                |                                |           |

7. Auf welchen anderen Parkplätzen halten Sie? Name, Stadt, Land

|  |
|--|
|  |
|  |
|  |
|  |
|  |

DANK FÜR DIE IHRE MITARBEIT

## ENCUESTA A EMPRESAS DE TRANSPORTE POR CARRETERA EN GIPUZKOA



Gipuzkoako Foru Aldundia  
Diputación Foral de Gipuzkoa



gizloga  
Gipuzkoako Garbiko eta Logistika Geroak  
Hazten dituen enpresa berrak  
Pasa daitezke eta enpresak pasa el denbora  
del transporte y la logística Gipuzkoara

**CENTRO DE SERVICIOS PARA VEHÍCULOS PESADOS EN RUTA**

1. Empresa: .....

2. ¿Qué Volumen de vehículos mueven al día (media)? .....

3. En el momento en el que sus vehículos tienen que realizar las correspondientes paradas en ruta, valore la necesidad de los siguientes servicios: Valorar de mayor a menor importancia:  
Necesario - obligatorio (1) Secundario - complementario (2) Indiferente (3) No necesario (4)

| Servicio                              | Valoración                                                                |
|---------------------------------------|---------------------------------------------------------------------------|
| Área de aseo (WC, lavabos)            | Seguridad: Cámara-vigilancia, Personal Seguridad                          |
| Duchas                                | Zona de Descanso (TV, internet, wifi)                                     |
| Hotel-hostal, disponibilidad de camas | Próximo a la carretera, bien señalizado                                   |
| Menú restaurante, cafetería (24h)     | Gasolinera                                                                |
| Tienda (24h)                          | Servicios para el vehículo (taller, tienda de repuestos, lavado vehículo) |
| Recinto vallado, barreras de acceso   | Reserva previa (teléfono, internet)                                       |
| Control acceso restringido            | Tarjeta fidelización (pago mensual / anual)                               |

4. Considerando el tráfico de vehículos pesados por Gipuzkoa, ¿le parece interesante la existencia de un nuevo centro que ofrezca estas características en esta región?

☐ La oferta actual es suficiente ☐ Me parece atractivo para mis vehículos

☐ Me parece interesante para otros vehículos en tránsito ☐ No es interesante

5. ¿Dónde considera que es más adecuado ubicar un centro de este tipo?

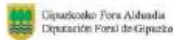
☐ En la frontera de Irun (hasta 10km) ☐ Entre 10-40km de la frontera ☐ 40-70km de la frontera

6. ¿Cuanto estaría dispuesto a PAGAR por vehículo por tener acceso a un CENTRO SEGURO E INTEGRAL (con los servicios adecuados y las medidas de seguridad que protejan al conductor, a la carga y al vehículo) para transportistas en ruta?

| Servicio                               | Rango de precios        |
|----------------------------------------|-------------------------|
| Parada breve (2-4 horas)               | <2€ 2-6€ 6-10€ >10€     |
| Parada nocturna, descanso (8-12 horas) | <5€ 5-10€ 10-20€ >20€   |
| Fin de semana (48 horas)               | <10€ 10-20€ 20-30€ >30€ |



ITC  
INSTITUTO DE TRANSPORTE Y COMERCIO  
GARAIOA ETA MERKATARITZA INSTITUTUA



Gipuzkoako Foru Aldundia  
Diputación Foral de Gipuzkoa



gizloga  
Gipuzkoako Garbiko eta Logistika Geroak  
Hazten dituen enpresa berrak  
Pasa daitezke eta enpresak pasa el denbora  
del transporte y la logística Gipuzkoara



ITC  
INSTITUTO DE TRANSPORTE Y COMERCIO  
GARAIOA ETA MERKATARITZA INSTITUTUA