



Plan de Movilidad Sostenible y Espacio Público de la ciudad de Madrid

Jornada de participación. ESTRATEGIAS
6 de mayo de 2019

Resultados mesa 4. Distribución urbana de mercancías

1 Aspectos generales

ENUNCIADO DE LOS TEMAS DE DISCUSIÓN

1. Planificación y dotación de las zonas de C/D
2. Creación de plataformas logísticas de proximidad
3. Incentivar la adquisición de vehículos con tecnología VEA y establecer una política de renovación de flotas (Tema DESCARTADO por falta de tiempo)

DESCRIPCIÓN DEL DESARROLLO DE LA MESA

Número de participantes y sexo

9 participantes (4 mujeres y 5 hombres). Más avanzada la sesión abandona el grupo un hombre que había avisado previamente de su poca disponibilidad de tiempo.

Edad media:

La edad media de las personas participantes, ronda los 45 años.

Desarrollo metodológico:

El taller se desarrolló siguiendo el esquema previsto e incorporando dos cambios orientados a la reducción del tiempo de desarrollo:

1. Reducción de tres a dos temas de debate y aportación
2. Eliminación de la fase de priorización de propuestas.

Incidencias, observaciones:

El taller se desarrolló sin grandes incidencias. Tras una breve ronda de presentación se expusieron los temas a abordar y se propusieron dos cambios. Uno a propuesta del equipo técnico que consistió en reducir de tres temas a dos el objetivo de la mesa. Y el segundo relacionado con la incorporación de un matiz en la descripción del segundo tema.

En términos generales se respetó la metodología de trabajo de propuesta, tan sólo modificada durante algunos turnos de palabra dedicados a explicar ampliar las propias aportaciones sin que ello fuese requerido ni por parte de la moderación de la mesa ni de ninguna de las personas participantes. También se eliminó la priorización de propuestas del planteamiento metodológico diseñado por considerar el grupo que era más interesante disponer de ese tiempo para el debate y la realización de propuestas.

APORTACIONES COMPLEMENTARIAS

Se han recibido aportaciones más extensas por parte de las entidades Biciheart, UNO y el Comité Madrileño de Transporte por Carretera, cuyo contenido se valorará más adelante como parte del PMS y EP.

2 Temas de discusión

TEMA DE DISCUSIÓN 1:
Planificación y dotación de las zonas de C/D
<p>ENUNCIADO Y PREGUNTAS PARA DINAMIZAR:</p> <p>Planificación y dotación de las zonas de C/D</p> <p>Objetivo:</p> <p>Conocer la problemática en detalle para mejorar su planificación</p> <p>Discusión:</p> <ul style="list-style-type: none"> • ¿Existe un conocimiento en profundidad de la problemática?, ¿faltan estudios sobre el tema? • ¿Qué mecanismos planteamos para planificar la oferta ajustándola a la demanda? • ¿Limitamos el periodo y tiempo de la CyD? • ¿Establecemos tarifas? • ¿Fomentamos la DUM en periodos no convencionales? <p>Consideraciones previas:</p> <p>En el grupo se constatan tres zonas bien diferenciadas con necesidades específicas: Madrid Central, Zona SER y Zona exterior a la M30.</p>

VALORACIÓN / ELEMENTOS DE ANÁLISIS	PROPUESTA	OBSERVACIONES/ PRIORIZACIÓN
Son necesarias más encuestas y estudios que permitan conocer la demanda. Se plantean como interesantes encuestas similares a la domiciliaria (EDM).	<p>Mayor colaboración de los profesionales en la creación de conocimiento y datos</p> <p>Identificar las demandas en base a aspectos como horarios o intensidades a efectos de establecer diferentes regulaciones.</p>	
	La ordenación de la C/D en los distritos exteriores de la M-30 no puede abordarse sectorialmente, debe incluirse en la ordenación de la movilidad general de la ciudad (vías distritales, ejes cívicos), en la movilidad de proximidad y en la ordenación del espacio público de barrios y áreas homogéneas.	
Necesidad de control de uso de zonas de carga y descarga tanto por transportistas como por vecinos/as o usuarios/as	<p>- Penalizar usos indebidos. Prever reservas.</p> <p>Evitar obstáculos como contenedores, etc., y suprimir barreras dejando que las aceras sean del peatón</p>	

VALORACIÓN / ELEMENTOS DE ANÁLISIS	PROPUESTA	OBSERVACIONES/ PRIORIZACIÓN
Demasiados obstáculos en aceras que dificultan la accesibilidad, especialmente de personas vulnerables		
La doble fila causa accidentes y situaciones de peligro		
Actualmente muchas operaciones de C/D rápida sólo son viables desde la infracción. Ej. Repartidor de Amazon estacionado en la acera sistemáticamente.	<p>Priorizar siempre el uso sostenible del espacio público</p> <p>Evitar los sistemas de tarifas para reducir los usos más individuales o privativos e implementar en cambio sistemas de incentivos para evitar perjudicar al usuario</p>	
Privatización del espacio público. La carga y descarga es más importante que las plazas de aparcamiento que alojan vehículos durante días enteros. ¿La C/D afecta a otros usos? (peatones, transporte público, bicicleta...)		
Escaso ratio de carga sobre capacidad de los vehículos.		
Carga y descarga supeditada al espacio de aparcamiento		
	<ul style="list-style-type: none"> - El espacio para carga y descarga no puede ser el gran olvidado de la regeneración urbana (por ejemplo, Gran Vía, Nuevos Desarrollos, etc.). - Integrar estudios de flujos e C/D en procesos de remodelación urbana para que siempre se integren muelles de C/D como plazas de aparcamiento. Planear muelles versátiles. 	
	<ul style="list-style-type: none"> - Desarrollar la medida 14 del Plan A – calidad del aire: implementación de una app específica para la gestión de zonas de C/D e integración en servicios de estacionamiento regulado. Optimización del uso de plazas a través de la obligatoriedad del uso de esta app par la reserva y limitación horaria. - Implementar soluciones tecnológicas también fuera de la zona SER y la M-30. - Control fuera de la M30. 	

VALORACIÓN / ELEMENTOS DE ANÁLISIS	PROPUESTA	OBSERVACIONES/ PRIORIZACIÓN
Hay que diferenciar entre C/D de tipo individual y de tipo más colectivo.	- Diversificar horarios. - No debe haber una homogeneización de horarios a toda la ciudad.	
El tema de transporte de cosas no implica sólo a la DUM, hay que incluir los flujos de logística inversa, tanto de mercancías como de residuos.	- Limitar horario para vehículos no limpios en la ciudad. - No puede homogeneizarse la C/D para zonas de Madrid con diferentes características, tipologías de los establecimientos, etc. Ej. Los establecimientos familiares pueden resolver su C/D sin depender de transportistas.	
Carga y descarga tradicional frente a individual (e-commerce)		
Horarios convencionales e interacción con actuales estilos de vida. ¿Qué entendemos por horarios convencionales? ¿cómo se ajustan los nuevos modos de vida urbana con los horarios cada vez más extendidos?	- Comprimir el horario de mañana por motivos ambientales y de calidad del espacio público. - Limitar horario para vehículos no limpios en la ciudad. - No limitar los horarios sino optimizarlos mediante su control y estudio.	
	Mayor participación de la CMTC como profesionales del sector tanto para la identificación de problemas como de soluciones	

CONCLUSIONES DE LA DISCUSIÓN 1

Se identifica un consenso amplio en torno a la necesidad de optimización del uso del espacio público y para ello se mencionan diferentes herramientas y estrategias: ampliar el conocimiento y las demandas a través de estudios y compartir conocimiento entre agentes, aplicar nuevas tecnologías para regular y controlar mejor los usos, adaptar las formas de regulación a las diferentes necesidades

Hay también consenso en el grupo en torno a la necesidad de priorizar el interés colectivo frente al individual, ya sea a nivel de aparcamiento del vehículo privado o de las crecientes formas de e-commerce que implican reparto individual de mercancías. Hay algunas reticencias a que esta prioridad se traduzca en la imposición de tarifas por el uso más individual o privativo del espacio, algunas veces apuestan mejor por desarrollar sistemas de incentivos.

La cuestión de la regulación de los horarios de uso es identificada de manera común como una necesidad aunque no se vislumbran soluciones compartidas.

TEMA DE DISCUSIÓN 2:

Creación de plataformas logísticas de proximidad

ENUNCIADO Y PREGUNTAS DE PREGUNTAS PARA DINAMIZAR:

Creación de plataformas logísticas de proximidad

Objetivo:

Reducir las emisiones a la atmósfera

Discusión:

Establecimiento de plataformas de punto de rotura de carga (última milla) destinadas al reparto con vehículos no contaminantes

- Qué modelo se establece:
 - ¿Mini plataformas en el entorno de Madrid?
 - ¿Grandes plataformas en las principales vías de acceso?
 - Modelo mixto
- Dónde se ubican los puntos de ruptura: o M-30 / M-40
 - Propuesta de posibles ubicaciones

Adicionalmente, en el grupo se considera necesario incluir otro aspecto adicional:

- Grandes concentraciones logísticas en entornos urbanos (polígonos industriales, grandes polos logísticos).

Consideraciones previas:

Las plataformas de consolidación pierden eficacia según se alejan del destino.

¿Deben implementarse en suelo municipal? Poca disponibilidad de este tipo de suelo. Hay que dejarlas a la iniciativa privada.

Aparcamientos en el centro de la ciudad son ideales como puntos de ruptura de carga.

Cualquier plataforma debe tener conexión con red viaria de gran capacidad.

VALORACIÓN / ELEMENTOS DE ANÁLISIS	PROPUESTA	OBSERVACIONES/ PRIORIZACIÓN
<p>La idoneidad de cualquier ubicación debe venir respaldada por un estudio de Movilidad.</p>	<ul style="list-style-type: none"> - Localización de las plataformas teniendo en cuenta estudios origen/destino en lugar de únicamente su situación respecto del viario. - Implementar plataformas en Madrid Nuevo Norte. También se identifica Vicalvaro como lugar adecuado para otra por estar en zona de polígono industrial sin entornos vecinales y con acceso desde el viario metropolitano. Se menciona también suelo de la EMT. - Localizaciones cercanas a destino para incentivar ciclo logística, vehículos electrovos, etc. 	
<p>Cambios culturales en patrones de consumo.</p>	<ul style="list-style-type: none"> - Considerar el potencial de la ciclo-logística en la DUM (y sobre todo en la última milla), así como mediante pequeñas furgonetas eléctricas - Evitar el puerta a puerta mediante puntos de entrega localizados (se hace gran hincapié en este particular). - Mecanismo regulatorio que haga mucho más caro repartir en los hogares en lugar de usar plataformas logísticas de proximidad (un ejemplo podrían ser los mercados municipales)- - Implantar sistema de incentivos para que pueda darse 	
<p>Incentiva pública / iniciativa privada</p>	<ul style="list-style-type: none"> - Suelo dotacional logístico en nuevos desarrollos. Reservar suelo dotacional obligatorio - Plataformas logísticas a escala ciudad, distrito, barrio. De iniciativa pública, con una figura semejante a la de los puertos a escala regional/nacional. - Incentivos para que la solución venga del sector privado 	

CONCLUSIONES DE LA DISCUSIÓN 2

La buena ubicación de las plataformas es fundamental para que las soluciones sean eficaces. Para ello es necesario tanto conocer bien la demanda como disponer de diferentes opciones de ubicación.

Hay un consenso muy amplio también en la necesidad de implementar sistemas de distribución en la última milla a través de medios de transporte no contaminante como la bicicleta o pequeñas furgonetas eléctricas.

TEMA DE DISCUSIÓN 3:

Incentivar la adquisición de vehículos con tecnología VEA y establecer una política de renovación de flotas

ENUNCIADO Y PREGUNTAS DE PREGUNTAS PARA DINAMIZAR:

Incentivar la adquisición de vehículos con tecnología VEA y establecer una política de renovación de flotas

Objetivo:

Reducir las emisiones a la atmósfera

Discusión:

Mecanismos de incentivación de adquisición de vehículos de energías alternativas

- Cómo se incentiva a los autónomos en la compra de nuevos vehículos
- Qué políticas se ponen en marcha desde las administraciones para favorecer este cambio

No se realizan consideraciones a lo incluido en el documento base. Se juzga como adecuado.