

Acta Reunión M3 GT04. Logística urbana

Fecha: miércoles 24 de abril de 2019, de 12:00 a 14:00.

Lugar: La Nave.

Organizaciones asistentes: ver Anexo I

Orden del día:

1. DG Innovación y Promoción de la Ciudad. Funcionamiento de M3. Mecanismos de Consultas Preliminares al Mercado y Compra Pública de Innovación.
2. Presentación Ferrovial – DataCity
3. Ruegos y preguntas

Resumen de la reunión

1. Presentación DG Innovación

Funcionamiento de M3, como foro de trabajo para intercambio de ideas del que puedan salir resultados concretos, en forma de consultas al mercado, licitaciones CPI o convencionales, proyectos europeos y de otra índole, pilotos en la ciudad, etc.

Un conjunto de Consultas Preliminares del Mercado, un lote inicial de 6, que se van publicar próximamente:

- Detección de precursores del ozono atmosférico
- Tratamiento digital avanzado de imágenes de tráfico
- Regulación del tráfico atendiendo a flujos peatonales
- Activación a demandas de semáforos para invidentes
- Detección de obstáculos en zonas peatonales mediante análisis de vídeo
- Uso del espacio aéreo en la ciudad

Por término general estarán abiertas durante 10 meses, con el fin de perfilar los requerimientos para una licitación vía Compra Pública de Innovación.

2. Presentación Ferrovial – DataCity

La finalidad de este proyecto es analizar la distribución de mercancías en la ciudad mediante tecnologías big data. Se ha desarrollado el proyecto en la ciudad de Barcelona.

En materia de movilidad, se ha contado con la participación de dos startups, 300.000 Km/s. e Immerse Simulations, para estudiar los 15 millones de entregas de eCommerce/año que se producen en Barcelona. También ha participado en el reto la aceleradora NUMA.

3. Ruegos y preguntas

Desde el Ayuntamiento de Madrid se apunta que la Logística Urbana puede ser un reto muy adecuado para Madrid in Motion, si bien se indica que ese reto ahora mismo no tiene un partner en el programa.

El Ayuntamiento de Madrid informa de la disponibilidad de los datos de Madrid Central para su análisis.

Las flotas de reparto están experimentando un parón en su renovación, tanto por el coste como por la incertidumbre normativa.

Se plantean los problemas generados por los nuevos usos en relación con el reparto derivados del ecommerce. Por ejemplo, el reparto de cenas a domicilio, ya que gran parte de motos no pueden circular a partir de las 22:00 horas, y esa es la franja de hora punta para este tipo de reparto. O, el caso de Londres y el reparto de ropa, donde es habitual comprar varios artículos para devolver todos menos uno, y así evitar problemas de tallas. Se considera interesante la necesidad de incluir un factor de responsabilidad en la gestión de la demanda y, concretamente, en este tipo de compras y en sus devoluciones, que ahora son sin coste para el cliente final, pero dicho coste existe en términos de movilidad y emisiones para la ciudad.

Se mencionan también nuevas iniciativas de renting para reparto, y se sugiere la búsqueda de soluciones para mejorar el rendimiento de las plazas de carga y descarga, por ejemplo, a través de la sensorización.

Se reflexiona sobre la actividad en la zona de Madrid Central, donde la hostelería y el comercio tienen una gran importancia, pero el reparto supone una gran molestia para los residentes.

La estación ferroviaria de mercancías de Abroñigal es un punto de operación de muchísimos intermediarios de carga, y eso supone una cuestión a mejorar en sí misma.

En el debate se introduce la figura de la **Oficina de Distribución Urbana de Mercancías**, que ya existe en algunos ayuntamientos.

Se habla del problema la implantación de hubs urbanos de distribución de mercancías en ubicaciones que no han sido diseñadas para ello, como parkings y otras instalaciones. Se menciona la posibilidad que abre la Ordenanza para usar los parkings como uso logístico, aunque existen problemas vinculados a los gálibos y utilización de las vías de acceso.

Sale a relucir, igualmente, la necesidad de regular el sector de los pequeños transportistas de mercancías, como ya lo está el transporte de pasajeros. Se evitarían así problemas de intrusismo profesional, aunque también se señala que tiene más impacto una política que imponga un gran distribuidor a su flota, por ejemplo con respecto a las bajas emisiones, que lo que haga una administración pública, que tiene que disponer de periodos de carencia y adaptación.

Por parte del Ayuntamiento se insiste en que éste será muy receptivo a las conversaciones y resultados de M3, remarcando que la máxima preocupación en este momento se centra en mejorar la calidad del aire en la ciudad, y en respetar y garantizar el buen uso del espacio público, que sobre todo en la almendra central es un bien muy demandado.

Se señala que el vehículo eléctrico aun no es una alternativa real, y que de forma transitoria otros combustibles, principalmente el gas, pueden ser una solución a los problemas de emisiones, aunque sería necesario mejorar la infraestructura de recarga. La utilización de biogás podría ser considerada como cero emisiones, si bien todavía no está resuelta la certificación de su origen.

Anexo I. Organizaciones asistentes

- Ayuntamiento de Madrid
 - o DG Innovación y Promoción de la Ciudad
 - o DG Gestión y Vigilancia de la Circulación
 - o DG Sostenibilidad y Control Ambiental
- EMT
- Cabify
- eMov
- Endesa/Enel
- Ferrovial
- MOBI/Aptie
- Naturgy
- Orange. Asiste Nommon en su lugar
- Valoriza - Grupo Sacyr