

El problema de “l'últim quilòmetre” en el transport de mercaderies a París intra-murs. Introduir el paràmetre mediambiental en la reserva de zones de càrrega i descàrrega.

Autor : Laura Ramoneda Cuenca
Tutor : José Magín Campos Cacheda

RESUM

Fins fa relativament pocs anys, els estudis sobre mobilitat a les ciutats, i la problemàtica derivada, no han tingut en compte el transport urbà de mercaderies. No obstant, el tràfic generat per aquesta activitat representa un part gens menyspreable del trànsit global motoritzat, i la qualitat del seu desenvolupament condiciona el dinamisme econòmic de la ciutat. Aquest document té com a objectiu estudiar els problemes engendrats actualment pel transport de mercaderies dins de París intra-murs, proposar una solució i estimar-ne els resultats.

Després de definir globalment el transport urbà de mercaderies, realitzem un estudi transversal de les iniciatives europees més remarcables empreses com a resposta a les necessitats d'aquest sector. L'anàlisi dels resultat d'aquestes experimentacions servirà de base a la nostra reflexió.

A partir d'aquí, centrem la nostra atenció en l'anomenat "problema de l'últim quilòmetre" i , més concretament, en l'espai públic habilitat per a la càrrega i descàrrega de mercaderies. La superfície que es dedica a aquesta activitat representa el 15% de la superfície total de la via pública, valor gens menyspreable davant del cost d'oportunitat que implica reservar-lo a aquest ús en una ciutat, on el sòl és un bé molt escàs.

Pel que fa la proposta de una solució, presentem una nova eina per a la gestió de les zones de C/D¹, l'eco-reserva. Està basada en un principi de reserva anticipada de zones de C/D que introdueix diversos paràmetres mediambientals com a discriminadors per a la prioritat en la reserva. Segons la seva eco-classificació, el vehicle obté un rang de prioritat, envers la resta de la flota, per reservar la zona que millor s'adapti a les seves necessitats. El client, interessat en poder gaudir de la millor qualitat de servei, escull una empresa transportista ben posicionada. Conseqüentment, es promou l'interès de la indústria del transport per a millorar-se dia rere dia a nivell mediambiental, donant peu a la inversió del sector privat en la recerca de noves tecnologies, amb l'objectiu de no ésser desbancada pels seus competidors i poder oferir el servei més competiu.

Paral·lelament, per seguir amb l'objectiu d'aquest treball, fixem el punt de mira sobre la ciutat de París. Després de estudiar diversos documents que caracteritzen i diagnostiquen el sector del transport urbà de mercaderies a aquesta ciutat, formulem un mètode per quantificar i qualificar la generació diària de moviments de C/D d'una zona comercial, en funció de varis paràmetres, entre els quals es troben : la densitat comercial de la zona, el tipus d'activitat, el nombre d'efectius, i el nombre de moviments generats diàriament per cada comerç.

Finalment, escollim un tram de carrer comercial, típicament parisi, en el que estímem quantitativament i qualitativament la generació de moviments de C/D a partir del mètode exposat anteriorment. Tot seguit, estudiem l'aplicabilitat del sistema d'eco-reserva i realitzem una proposta detallada del mobiliari urbà necessari, i del principi d'organització temporal i espacial de les reserves, per tal d'adaptar el millor possible la oferta disponible a la demanda generada. Els paràmetres discriminadors per a la atribució de la prioritat es determinen seguin els objectius de la ciutat de París, entre els quals destaquem l'augment de l'eficiència econòmica de la ciutat, el domini de l'espai públic, i la millora de la qualitat de vida.

Per acabar, estímem i analitzem les aportacions de la implantació d'aquest sistema i exposem nous horitzons per a la futura progressió d'aquest estudi.

¹ Càrrega i descàrrega