

## Entrega de carga urbana

El volumen de entrega de carga urbana está creciendo a gran velocidad a causa del aumento de la población en los núcleos urbanos y la demanda de entregas más rápidas, lo que ocasiona un incremento considerable de congestionamientos en las calles locales. La creciente demanda del mismo borde de acera para otros usos, entre los que se incluyen el ciclismo y otros servicios de movilidad, el estacionamiento en calles residenciales, los servicios de tránsito y el acceso de peatones, se añade a la competencia por un espacio limitado. Todas estas actividades, combinadas, imponen desafíos a la capacidad de Metro para ofrecer un sistema de transporte de primera calidad, a menos que se ordenen. El plan Visión 2028 (Vision 2028), por ejemplo, hace un llamado al aumento del 30 por ciento en la velocidad de viaje en la red de autobuses en todo el Condado como uno de los objetivos de movilidad y accesibilidad de Metro. Ante el sinnúmero de actividades que demandan el uso de la propiedad limitada en el borde de acera, determinar los casos de uso óptimo y estrategias de gestión de demanda que favorezcan la accesibilidad y un servicio de movilidad de alta calidad es una tarea difícil. Además, la naturaleza de la demanda del borde de acera afecta a varios departamentos dentro de Metro, incluidos Operaciones, Administración de Programas, la Oficina de Innovación Extraordinaria y Planificación y Desarrollo de Todo el Condado, entre otros. La complejidad de actividades que se llevan a cabo en el borde de acera y los departamentos de Metro con intereses en esta área hacen necesarias una coordinación y colaboración más robustas en todo el organismo a fin de lograr los objetivos establecidos en Vision 2028 y este Strategic Plan.

Las jurisdicciones, principalmente, se encargan del manejo y mantenimiento de las calles locales y los bordes de acera. Como ocurre en la ciudad de Los Angeles, el Departamento de Transporte de LA (LA Department of Transportation, LADOT); el Departamento de Obras Públicas, que incluye las oficinas de Servicios de Ingeniería, Saneamiento y Alumbrado de Calles; el Departamento de Agua y Energía Eléctrica de Los Angeles y los proveedores de tránsito municipal ejercen diversas responsabilidades en cuanto a la regulación y el uso de espacios en el borde de acera. La participación de diversos departamentos de la ciudad en aspectos relacionados con el espacio en borde de acera es una práctica común entre 88 ciudades y más de cien comunidades no incorporadas dentro del Condado de Los Angeles. Comprender las necesidades, los reglamentos y los objetivos de movilidad y accesibilidad de las jurisdicciones es un factor determinante cuando se trata de desarrollar políticas y estrategias encaminados a facilitar prácticas eficaces y efectivas para el uso del espacio en el borde de acera en todo el Condado.

Las necesidades de las empresas y negocios de entrega que reciben envíos para entrega también deben comprenderse bien y verse reflejadas en esas políticas y estrategias para sustentar una economía dinámica en el nivel local y en todo el Condado. Muchas ciudades de todo el Condado hacen inversiones para apoyar a negocios pequeños, con el propósito de hacer prosperar la economía local. Muchos

negocios pequeños dependen de los espacios de estacionamiento en la calle para la entrega de mercancías y el acceso de los clientes. Por lo general, las empresas de entrega sincronizan sus horarios de servicio con los horarios de operación de sus clientes, a fin de reducir al mínimo el número de entregas no realizadas. Ocasionalmente, las horas de entrega coinciden con las horas pico de traslado, lo cual afecta sus operaciones e incrementa los congestionamientos.

Dentro de este ambiente complejo, el grupo Planificación de Movimiento de Mercancías (Goods Movement Planning) de Metro reconoce una oportunidad para desempeñar una función de influencia en la administración de la demanda de espacios en el borde de la acera en todo el Condado de Los Angeles, al interior de Metro y en colaboración con sus socios jurisdiccionales, empresas de entrega y negocios locales. El alcance de Metro en todo el Condado, gracias a su enfoque de servicio amplio y multimodal en cuanto a las inversiones en transporte, colocan a la organización en una posición favorable para liderar iniciativas mediante asociaciones con organismos y grupos de interés locales a fin de obtener beneficios de los casos de uso eficiente del borde de acera. Por conducto de su gobierno y estructuras institucionales vigentes, Metro debe definir cuál es la mejor forma de emplear su fortaleza como convocante y creador de políticas para coordinar los enfoques sobre la demanda de espacio en el borde de acera con sus socios regionales y usuarios. El Freight Working Group de Metro incluye a miembros que representan a grupos de interés de la industria que se dedican a las entregas urbanas. Este grupo ofrece a Metro una base para comprender totalmente los desafíos comunes que enfrentan los proveedores de servicios, identificar mejores prácticas y explorar soluciones de colaboración a los conflictos por el espacio en el borde de acera. En 2019, el equipo Goods Movement Planning de Metro condujo un esfuerzo importante para generar conciencia en todo el Condado acerca de las preocupaciones en torno a la demanda de espacio en el borde de acera, al asociarse con la Administración Federal de Carreteras (Federal Highway Administration) para convocar al Simposio de Administración de la Demanda del Borde de Acera (Curbside Demand Management Symposium) de Los Angeles Metro, el cual contó con la participación de varios departamentos de Metro y ciudades de todo el Condado. Junto con los cinco supervisores del Condado y representantes del total de las 88 ciudades del Condado de Los Angeles en su Junta, Metro ejerce un poder político único para crear una plataforma de mejores prácticas y recomendaciones sobre políticas que beneficien a los socios locales, regionales, estatales y federales; atraer financiamiento mediante subvenciones para la realización de programas piloto para probar conceptos y obtener aprendizajes.

El equipo Goods Movement Planning debe tomar como base el éxito del Freight Working Group, los aprendizajes del simposio patrocinado por la FHWA y utilizar las estructuras de gobierno e institucionales para desarrollar políticas y estrategias que ayuden a Metro a cumplir con los objetivos de Visión 2028 a través de la lente de las entregas urbanas eficaces y efectivas y la administración de la demanda de espacio en el borde de acera.

## Estrategias y acciones clave

### 1. Seguir llevando a cabo el foro de movilidad sobre el borde de acera.

- a. Fungir como una plataforma de intercambio de información acerca de los retos y temas, estado de las prácticas y mejores prácticas en materia de operaciones, planes y políticas de administración de la demanda de espacio en el borde de acera generados por diversas organizaciones y usuarios.
- b. Mantener una membresía robusta conformada por jurisdicciones locales, departamentos de Metro y usuarios locales del espacio en el borde de acera.
- c. Desarrollar una estrategia mediante asociación para la movilidad en el borde de acera en todo el Condado.
- d. Desarrollar una guía de mejores prácticas para la administración de la demanda de espacio en el borde de acera para el Condado de Los Angeles.

### 2. Desarrollar la plataforma Política de Movilidad en el Borde de Acera (Curbside Mobility Policy) de Metro.

- a. Documentar y comprender los problemas y retos operativos que las Divisiones de Autobuses de Metro (Metro Bus Divisions) enfrentan con respecto a las condiciones existentes en los enfoques sobre bordes de acera.
- b. Documentar y comprender los problemas y retos operativos que enfrentan los grupos de movilidad de Metro que administran programas de movilidad como bicicleta compartida, servicios a la carta y conectividad de primera y última milla.
- c. Relacionarse con grupos de Metro involucrados en la Política de Calles Completas (Complete Streets Policy), la Política de Transportación Activa (Active Transportation Policy), la Planificación de Corredores de Tránsito (Transit Corridor Planning), la Primera y Última Milla (First and Last Mile) y el Plan de Sustentabilidad (Sustainability Plan), a fin de explorar mecanismos para incorporar las consideraciones de entregas urbanas que reduzcan al mínimo las consecuencias no intencionales de no haber incluido las necesidades del transporte de carga.

### 3. Crear un portal de datos de todo el Condado para la administración de la demanda de espacios en el borde de acera

- a. Fungir como un centro de intercambio de información para el inventario de activos en el borde de acera.
- b. Fungir como un centro de intercambio de información sobre reglamentos y ordenanzas que regulen el uso del espacio en el borde de acera en los niveles local, regional y estatal.

4. Buscar la realización de proyectos piloto para comprobar los hallazgos de todos los esfuerzos antes mencionados.

- a. Definir temas específicos que se abordarán en los proyectos piloto.
- b. Definir los propósitos y necesidades.
- c. Buscar asociaciones dentro de Metro y con socios externos.
- d. Buscar financiamiento para la implementación de los proyectos piloto.

DRAFT