



Los efectos de las **restricciones** de circulación en las ciudades

En el ámbito de la movilidad urbana y, a nivel normativo, se está consolidando la tendencia de regular, entre otras cuestiones, las restricciones de acceso a los núcleos urbanos para los vehículos más contaminantes, al basar el concepto de movilidad en que el núcleo urbano de las ciudades sea medioambiental y energéticamente sostenible.

Es competencia de los ayuntamientos la regulación de la movilidad conforme a lo previsto en la legislación estatal en materia de circulación, tráfico y seguridad vial y la legislación de régimen local, de tal forma que se compatibilice la propia actividad económica de los núcleos urbanos con la calidad del aire y la protección del medioambiente.

Buena prueba de ello es la Ordenanza de Movilidad Sostenible para la Ciudad de Madrid, en vigor desde el pasado 24 de octubre de 2018, y que en su Preámbulo destaca aspectos tales como la movilidad y el acceso y uso del siempre valioso y limitado espacio público urbano como una de las relevantes formas de convivencia social de la ciudadanía.

Así en la propia web del Ayuntamiento de Madrid, se contempla expresamente que una de las principales necesidades que se han pretendido satisfacer con la nueva ordenanza es la de promover el uso de vehículos de menor consumo energético y que empleen formas de energía menos contaminantes.

Con la puesta en marcha de la APR de Madrid Central, se materializa una verdadera transformación en la aplicación del concepto de movilidad apostando, en definitiva, por un nuevo modelo de ciudad.

Ese nuevo concepto va a tener su reflejo en diversos ámbitos como, por ejemplo, en los agentes económicos vinculados al ámbito de la distribución urbana de mercancías (DUM). Es especialmente reseñable la referencia expresa de dicho concepto en dicho texto normativo,

“La puesta en marcha de la APR de Madrid Central materializa una verdadera transformación en la aplicación del concepto de movilidad.”

entendiendo la distribución urbana de mercancías comprende tanto el abastecimiento y recogida a establecimientos y domicilios con zona de carga y descarga propios como los que utilizan las zonas municipales reservadas en vía pública a tal efecto.

No se considerará distribución urbana de mercancías, entre otras actividades y servicios, los siguientes: retirada y transporte de residuos, transporte de materiales y escombros de las obras de construcción y los servicios de mudanzas.

Por lo tanto, como muestra de la vinculación de las restricciones comentadas, debemos tener en cuenta tres cuestiones:

- Vehículos empleados por los agentes logísticos.
- Servicios logísticos a través de los que se materializa la DUM.
- Puntos de entrega y de recogida de mercancía en las ciudades.

En el ámbito de la DUM, las restricciones de acceso a los núcleos urbanos para los vehículos más contaminantes, va a suponer por parte de los operadores logísticos la adopción de determinadas medidas, dirigidas a la inversión en la renovación de su flota y a la reorganización de su actividad, para potenciar la efectividad de sus rutas, basada en la innovación y sostenibilidad en cumplimiento de la normativa de aplicación.

La tendencia normativa referenciada va a suponer un auténtico reto, no exento de dificultades para su cumplimiento exhaustivo con el mínimo impacto en cada operador, con lo que sería deseable que se diseñen y establezcan políticas y medidas eficaces a las que puedan acogerse a los efectos indicados.



Tendencias para 2019 en el

Logística

Nuevamente, el comercio electrónico sigue marcando el paso de un sector inmerso en una revolución tecnológica que pasa de ser un simple servicio y un coste más de la actividad empresarial a ser una actividad con un alto componente tecnológico, vital para la estrategia y la competitividad de las empresas.