

# Carrera por estacionarse en la acera

(Fuente: intertraffic.com)

**Cargo por congestión por uso de acera.-** “Creo que las ciudades comenzarán a darse cuenta de que Amazon está ganando mucho dinero utilizando los activos de una ciudad y aumentando el número de movimientos de vehículos y aumentando la congestión, pero no necesariamente había estado pagando su camino. Cómo y dónde se gravan también es un problema. Las ciudades están empezando a darse cuenta de que empresas como Amazon, Uber y Lyft están ganando una gran cantidad de dinero utilizando, pero no pagando, los activos en la acera de una ciudad. La tecnología ahora existe para permitir que todos los pueblos y ciudades cumplan con sus objetivos ambientales y económicos específicos, mientras monetizan el uso de sus activos en la acera de una manera justa y equitativa”.

Neil Herron, fundador y director ejecutivo de Grid Smarter Cities con sede en Newcastle, Reino Unido, una empresa que conecta las empresas, los servicios, las personas y la tecnología de la ciudad, está a la vanguardia de una revolución urbana que está digitalizando el espacio de la acera y ya es el espectro de la más grande del mundo. Herron se perfila grande en el horizonte. La alcaldesa de París, Anne Hidalgo, ha declarado que quiere que los gigantes del comercio electrónico paguen por las emisiones de carbono y la congestión de tráfico adicional no deseada que generan las compras en línea en su ciudad. No será una discusión breve, eso es seguro.

“Los Ubers y Lyft de este mundo están utilizando los activos y la infraestructura de la ciudad de forma gratuita. Sus conductores están dando vueltas por la ciudad esperando su tarifa y, como no pueden quedarse atrapados en la acera, tienen que conducir cuando están vacíos. Cuando recogen a un pasajero están en una congestión de su propia creación”, opina el apasionado Herron, un ex comerciante del mercado ahora convertido en empresario tecnológico.

“Debe haber un cargo por congestión hiperlocal para estas empresas. Entonces, cada vez que recogen o bajan, usando la acera, se les cobrará y siempre que la ciudad sea lo suficientemente valiente como para decir 'Lo siento, Uber, pero besar la acera tiene un costo', entonces tienes ellos pagando algo por el mantenimiento de la infraestructura”.

**"Debe haber un cargo por congestión hiperlocal para empresas como Uber y Lyft".-**

Herron aboga por hipotecar el flujo de ingresos y usarlo para respaldar y financiar otras soluciones de transporte y micro movilidad que podrían incluir viajes asistidos para usuarios discapacitados, por ejemplo. Desde una perspectiva de equidad social, los "disruptores" se encuentran en un mercado en el que tienen un punto de entrada de bajo costo en comparación con el costo de una cabina negra o un vehículo accesible en silla de ruedas (WAV) totalmente accesible.

“No se puede permitir que empresas como Uber entren y exploten todos los activos de la ciudad y creen una solución de movilidad que esté destinada a brindar un beneficio social cuando en realidad causa más congestión y una mayor inequidad. Si su argumento es 'pero estamos usando vehículos eléctricos', entonces está muy bien, pero todavía está sosteniendo un camión de cemento diesel de 18 toneladas con todos sus vehículos Uber dando vueltas, lo que hace que el tipo conduzca a seis millas por hora, inactivo en los semáforos y contaminar la ciudad ”.

El sector de los taxis, con razón, está planteando el problema de que está fuertemente regulado y tiene una batalla en sus manos para competir en igualdad de condiciones cuando el punto de entrada de Uber es simplemente un automóvil y una aplicación, en comparación con el 'Conocimiento' ( una serie de pruebas rigurosas en rutas y puntos de referencia que deben completar todos los conductores de taxis negros antes de que puedan obtener una licencia para trabajar en Londres que puede tardar hasta tres años en aprobarse) y una inversión en vehículo totalmente accesible.

**Los guerreros por el espacio de la acera se reúnen.-** El interés personal de Amazon en el uso futuro de nuestros pavimentos está ahí para que todos lo vean. Hay una batalla bajo tus pies y lo más probable es que no te des cuenta. El premio es espacio en la acera y hay un número creciente de competidores que puján por su porción. Además de los actores obvios, como los peatones, las personas discapacitadas ambulantes también están luchando por posicionarse con vehículos legalmente estacionados en la acera, niños en scooters (y un número exponencialmente creciente de adultos en scooters), padres con carritos, carritos y cochecitos de diferentes tipos de anchos, aquellos que necesitan la ayuda de bastones, bastidores y muletas, y los trabajadores postales y el personal de reparto que se precipitan a través del flujo del tráfico peatonal. Pero ahora necesitamos agregar dos jugadores más al campo de batalla.

Los bares, cafeterías y restaurantes tienen que hacer un mayor uso del espacio en la acera para cumplir con las restricciones de **Covid-19**. La huella de su establecimiento ahora se está expandiendo hacia el pavimento, a veces en desacuerdo con sus mejores intenciones de ayudar al distanciamiento social y, en un futuro no muy lejano, veremos el advenimiento de los robots de entrega autónomos que transportan mercancías desde camiones logísticos sin conductor a nuestro alto, calles y distritos comerciales. Por no hablar de las flotas de robotaxis que depositan a sus pasajeros humanos en el pavimento ya abarrotado. Esto es menos Un mundo feliz de lo que parece y es un juego global en el que puede que no haya un ganador. Al menos no todavía.

**Norma ISO para ITS: operaciones en aceras y aceras para vehículos automatizados.-** Bern Grush, un futuro experto en movilidad y autor de Toronto, insiste en que se deben hacer distinciones importantes entre simplemente operar el pavimento, codificarlo y administrarlo. El multifacético Grush también es la fuerza impulsora detrás

de la creación de una norma ISO (ISO / TS4448: Sistemas de transporte inteligentes - Operaciones en aceras y aceras para vehículos automatizados), con el objetivo final de este trabajo que es la preparación de las ciudades para la llegada de un gama de vehículos automatizados en nuestras calles, bordillos y aceras.

“Hoy en día, la operación de lo que llamamos la acera y la acera se maneja a través de horarios, marcas, señalización, precios y cumplimiento regulado de las actividades. Actualmente, cada una de estas actividades está mediada por un ser humano que puede estar estacionando, esperando, montando, caminando, sentado, parado, cargando, entregando, sacando basura, quitando nieve, lavando ventanas o lo que sea en la acera o acera. Además, estos seres humanos pueden estar usando una silla de ruedas, tener una visión o audición disminuida o estar discapacitados de alguna otra manera. Se espera que pronto, además de todas estas actividades, la operación en la acera incluya vehículos robóticos como robotaxis y dispositivos como drones de acera, que llegarán, se detendrán, estacionarán, esperarán y cargarán bajo el control de sensores, efectores y software. A menudo, no acompañadas de pasajeros o asistentes humanos, estas máquinas deberán ser priorizadas, programadas, puestas en cola, desplazadas y re-puestas en cola independientemente de la presencia de supervisión humana, y todo sin bloquear los cruces peatonales, carriles para bicicletas, áreas sin paradas o paradas de tránsito.

**"Necesitamos estar preparados para robots y máquinas en la acera".-** “Estas máquinas necesitarán comunicarse entre sí, enviar señales de manera que los humanos puedan interpretar por seguridad, negociar u otorgar el derecho de paso, moverse a velocidades apropiadas que variarán con las circunstancias, pasar objetos dentro de las tolerancias dadas y muchos más comportamientos que los humanos damos por sentado entre nosotros cuando usamos aceras y bordillos. Incluso cuando cometemos infracciones menores que es menos probable que toleramos en el caso de estas máquinas. Estos bloques, cuando estén ocupados, serán cada uno como una terminal de aeropuerto diminuta y de alta rotación. Tenemos que estar preparados”.

### **Concilio local: comprensión de los tipos de permisos en la acera.-**

El espacio de la acera es un área donde tienen lugar muchas interacciones, ya sea para recoger, dejar, zonas de carga, paradas de autobús, vías libres o lugares de estacionamiento. Actualmente, el bordillo es un activo o pasivo fijo, bidimensional, cualquiera que sea el modo en que se mire, pero los ayuntamientos deben poder verlo en un entorno 3D. Comprender la posición vital del bordillo como puerta de entrada, ya sea desde el interior de la entrega o más allá del bordillo hasta el interior del acceso, es fundamental para comprender el tipo de permiso o la pila de permisos impulsada por el usuario que se ubicará por encima del bordillo.

Herron dice: "La lucha por la posición en la acera es un tema complejo. Hay que empezar por crear soluciones para los operadores en silos porque la empresa de paquetería que realiza una entrega no está en lo más mínimo interesada en lo que hace un taxi y no está en lo más mínimo interesada en lo que hace un scooter hasta que impacta e incide en lo que estás haciendo.

Las soluciones prácticas permitirán a los conductores de DPD, FedEx o UPS entregar de forma segura y más sostenible 160 paquetes en un día en lugar de 140, por ejemplo. "Sus interacciones con la acera, conocidas y permitidas, conducen a una mejor gestión de la red, menos congestión, menos kilómetros recorridos y una menor contaminación del aire, ¡pero también un menor estrés del conductor y menos multas de estacionamiento! Estos son los beneficios marginales que se obtienen al hacer las pequeñas cosas un poco mejor".

**¿Quién está a cargo de la acera? .-** Una pregunta que afecta a todos los aspectos de la era de la digitalización en la acera, con especial referencia a la responsabilidad, es ¿quién o qué tipo de autoridad debería supervisar las operaciones de "control del tráfico terrestre"? ¿Necesita un Overlord? ¿Un zar de la acera, tal vez?

Martijn Pater, de la firma holandesa de estrategia de impacto Fronteer, dice: "¡Esta es la parte genial! Aquí es donde ocurrirá la innovación. Es un área gris y es lo mismo para la atención médica, por ejemplo: ¿quién es el responsable en última instancia? ¿Es el gobierno? ¿O es el sector privado? ¿Y deberían colaborar o no? Y me gusta la noción de preguntar "¿quién es el dueño del aire?". Legalmente, por encima de cierta altura, todo está regulado, pero por debajo de esa altura no. Así que creo que son 10 años fascinantes los que estamos viendo ahora porque ¿quién va a reclamar eso? ¿Quién puede poner una estaca en el suelo y por qué? Creo que eso es lo que impulsará mucha energía y entusiasmo en este espacio. Es una premisa perfecta para una enorme innovación".

**El libro de reglas de juego de la acera.-** Neil Herron está cubriendo sus apuestas sobre a dónde irá el dinero inteligente en la batalla por el espacio de la acera, con una serie de inversores potenciales de la industria de los combustibles fósiles que ahora están investigando la actividad inteligente en la acera.

"BP compró Chargemaster, por ejemplo, eso es un juego para la acera si alguna vez hubo uno. Se está preparando una apropiación de tierras intelectual e innovadora y el inversor inteligente no está mirando el elemento tradicional de 'necesitamos ver los ingresos' aquí, está buscando la visión y el pensamiento que los convertirá en el jugador dominante en lo que está sucediendo. un mercado nuevo y emergente".

"Los usuarios comerciales que operan flotas en varias ciudades querrán una puerta de entrada genérica a la suite de soluciones y no tendrán que cambiar su integración de software para adaptarse a diferentes soluciones en diferentes ciudades".

“La pila y la jerarquía de usuarios del espacio de la acera deben ser intercambiables e interoperables y poder adaptarse a las necesidades y prioridades locales, a veces a un nivel hiperlocal. Sin embargo, los usuarios comerciales que operan flotas en varias ciudades querrán una puerta de entrada genérica a la suite de soluciones y no tendrán que cambiar su integración de software para adaptarse a diferentes soluciones en diferentes ciudades, de ahí el posicionamiento de los inversores inteligentes detrás del potencial de una plataforma ubicua de direccionamiento. La "pila" de casos de uso y una estrategia de asociaciones y empresas conjuntas con las autoridades municipales y regionales.

En términos de precedentes, hay tres ejemplos bien conocidos e increíblemente exitosos.

“Esto es invertir en Apple antes que el teléfono inteligente, o detectar el modelo AirBnB de ser la plataforma que no tenía propiedad, o el Uber que no tenía taxis. Esta es la plataforma que no tenía espacio en la acera ". Entonces, ¿quién dará un paso adelante y se convertirá en Apple, AirBnb o Uber del pavimento? Todo se aclarará en los próximos meses, pero, dice Iskandar Tange: "Creo que podemos decir con seguridad que la batalla por el espacio en la acera ha comenzado: los primeros guerreros están apareciendo en el otro lado del campo". (Fuente: intertraffic.com)