



JORNADA: OPORTUNITATS DE LA
COMPRA PÚBLICA D'INNOVACIÓ PER
AVANÇAR EN EL REpte VALÈNCIA
CIUTAT SOSTENIBLE DES DE LA
PERSPECTIVA DE LA MOBILITAT
SOSTENIBLE

MEMORIA DE LA JORNADA

Abril 2021

ÍNDICE DE CONTENIDOS

01. Planteamiento del evento.....	3
1.0. Contextualización del evento.....	4
1.1. Identificación del público objetivo.....	4
1.2. Objetivos perseguidos.....	4
1.3. Contenidos.....	5
02. Celebración del evento.....	7
2.0. Resultados obtenidos.....	8
03. Anexos.....	27
3.0. Personas asistentes.....	28
3.1. Materiales/herramientas empleadas de manera previa al evento	30
3.2. Materiales/herramientas empleadas durante el evento	30



01

Planteamiento del evento

1.0. Contextualización del evento

En primer lugar, es necesario contextualizar que la celebración de este evento se enmarca en el proceso de desarrollo del proyecto de Impulso y gestión de la Compra Pública Innovadora en el Ayuntamiento de València, dentro del marco estratégico de Missions València 2030. En concreto, el evento aquí explicado corresponde a la Fase 3 – Identificación de retos. Mapa de Demanda Temprana – del mencionado proyecto.

Con el objetivo de construir el Mapa de Demanda Temprana, a saber, el instrumento que permite informar al mercado de las necesidades/retos municipales en las que la modalidad de CPI podría proporcionar una vía para satisfacerlas, se prevé la celebración de siete jornadas de trabajo online junto al ecosistema innovador de València (sociedad civil y ciudadanía; academia, centros e institutos tecnológicos; sector público y tejido empresarial).

1.1. Identificación del público objetivo

Esta tercera jornada se ha vinculado a la visión de ciudad València Sostenible (desde el prisma de la movilidad sostenible) y, en consecuencia, la tipología de agentes involucrados ha sido la siguiente:

- Empleados y empleadas públicas de las Áreas, Delegaciones y Servicios del Ayuntamiento de València vinculados al ámbito de la movilidad.
- Entidades del sector público valenciano vinculadas al ámbito medioambiental.
- Valenciport.
- Instituto tecnológico del Embalaje, Transporte y Logística-ITENE.
- Clúster Automoción.
- Universitat Politècnica.
- Empresas privadas vinculadas al ámbito de la movilidad.
- Etc.

1.2. Objetivos perseguidos

La jornada se ha configurado a fin de:

- Contextualizar la estrategia global de ciudad de València y el papel que la innovación va a ocupar en esta estrategia;
- Recoger la visión de distintas personas expertas en relación con la aplicación de la innovación al ámbito de la movilidad sostenible, detallando casos de éxito específicos;

- Dar a conocer el proyecto CPI València;
- Explicar las características y beneficios específicos de la Compra Pública de Innovación para los colectivos asistentes;
- Identificar y contrastar, mediante distintas dinámicas participativas, retos y necesidades vinculadas al ámbito de la movilidad sostenible con un claro potencial de ser resueltas mediante procesos de CPI.

1.3. Contenidos

El evento finalmente desarrollado ha sido una jornada online con una duración de tres horas y estructurada en torno a los siguientes bloques o apartados:

Contenidos	
1. Apertura institucional	
1.1. Apertura institucional por parte de Fermín Cerezo, Jefe de Servicio de Innovación	09:00 - 09:20
2. Estrategias y casos de éxito	
2.1. Ponencia por parte de José Javier Rodríguez Hernández, Subdirección General de Regulación de la Circulación y del Servicio del Taxi- Dirección General de Gestión y Vigilancia de la Circulación del Ayuntamiento de Madrid	09:20-09:40
3. Marco estratégico de la ciudad de València	



3.1. Presentación de la Estrategia Urbana València 2030 por parte de Jordi Peris, Coordinador General de Estratègies Urbanes i Agenda Sostenible	09:40-10:10
4. Introducció a la CPI	
4.1. Introducció a la CPI – El Proyecto CPI València por parte de Borja Gómez, Responsable de Innovación y Redes en Tech Friendly	10:10-10:25
5. Descanso	
6. Dinámicas de trabajo	
6.1. Priorización de retos de ciudad	10:30-10:50
6.2. Valorización de ámbitos de actuación	10:50-11:15
6.3. Mapa de necesidades	11:15-11:55
7. Conclusiones y cierre	



02

Celebración del evento

2.0. Resultados obtenidos

El evento se realizó el jueves día 22 de abril de 2021, en horario de 09:00 a 12:00 con los siguientes resultados:

Resumen del evento

Bloque 1. Apertura institucional.

El evento da comienzo con la intervención de Fermín Cerezo, Jefe de Servicio de Innovación del Ayuntamiento de València. Fermín realiza la apertura institucional, describiendo el modelo de ciudad sostenible al que aspira València desde el prisma de la movilidad sostenible y el papel de la CPI en esta visión de ciudad. Fermín resalta, a su vez, la importancia de cocrear junto al ecosistema de innovación valenciano el Mapa de Demanda Temprano mediante estas jornadas.

Bloque 2. Estrategias y casos de éxito

Tras la apertura institucional, toma la palabra José Javier Rodríguez Hernández de la Subdirección General de Regulación de la Circulación y del Servicio del Taxi (que forma parte, a su vez, de la Dirección General de Gestión y Vigilancia de la Circulación del Ayuntamiento de Madrid). A continuación, se recogen los principales puntos clave de la intervención de José Javier:

- José Luis comienza su intervención realizando un repaso de la estrategia de sostenibilidad ambiental Madrid 360. Esta estrategia ha desarrollado distintas actuaciones en materia de sostenibilidad ambiental, tanto a nivel de desarrollo de la ciudad, como en el ámbito de la movilidad y, finalmente, desde la perspectiva interna de la operativa de la Administración pública. José Luis focaliza su intervención en destacar algunas de las actuaciones vinculadas directamente con el ámbito de la movilidad como:
 - La puesta en marcha del servicio de alquiler de bicicletas BiciMAD.
 - El incremento de autobuses limpios y eléctricos en la flota de EMT.
 - La habilitación de centros de micrologística.
 - La puesta en marcha de zonas de bajas emisiones.
 - Etc.
- A continuación, José Luis realiza un repaso de los principales desafíos en el ámbito de la movilidad sostenible, destacando los siguientes retos:
 - Nuevas tendencias y comportamientos de movilidad post-covid.
 - Incorporación de nuevas formas de movilidad blanda.

- Electrificación del transporte.
 - Transporte de última milla en entornos urbanos.
 - Creación de zonas de bajas emisiones.
 - Gestión inteligente del tráfico, centrada en elementos como la regulación semafórica inteligente, el empleo de tecnología de visión artificial, la conexión infraestructura-vehículo y el desarrollo de modelos predictivos en materia de tráfico.
 - Retos vinculados al transporte en taxi como nuevos modelos de cobro basados en precios cerrados o el empleo de taxis compartidos.
- Tras este bloque centrado en los retos en el ámbito de la movilidad, la intervención de José Luis continúa con una exhaustiva explicación de dos experiencias desarrolladas por el Ayuntamiento de Madrid en materia de Compra Pública de Innovación en el ámbito de la movilidad:
 - Efibus.
 - Proceso de CPI que partía de dos objetivos claros: por un lado, mejorar la comodidad de las personas viajeras de los autobuses públicos y, por otro lado, reducir el consumo de combustible de estos vehículos.
 - La solución planteada fue desarrollar un software que monitorizase diferentes aspectos de la conducción y ofreciera feedback de manera intuitiva y sencilla a las personas conductoras, instalando un pequeño panel de control con distintas indicaciones en los espacios reservados para los conductores.
 - Se desarrolló una primera fase piloto con especial foco en reforzar la idea de que era voluntario y que, en ningún caso, iba a suponer sanciones para los conductores. Al contrario, se buscó gamificar esta experiencia “premiando” a los “mejores conductores”. Tras esta fase piloto, se ha realizado una implantación masiva en los autobuses de la EMT.
 - Con todo ello, se ha conseguido un ahorro significativo en el consumo de combustible al reducir acciones como acelerones o frenadas fuertes, además de mejorar la percepción de la calidad del servicio por parte de las personas usuarias.
 - Carro de limpieza eléctrico.
 - Proceso de CPI que partía de la necesidad de aumentar la productividad de los trabajos de limpieza de las calles, así como lograr un mejor control de los trabajos realizados (zonas efectivamente limpiadas, por ejemplo).

- Para ello, se planteó un proceso de CPI para hacer evolucionar el sistema tradicional de limpieza, basado en un carrito de limpieza manual, hacia un sistema tecnológicamente más avanzado que pudiese incluir aspectos como motores eléctricos, un sistema de geolocalización, un sistema de mensajería instantánea o un cargador eléctrico.
- El proceso de CPI permitió diseñar y poner en funcionamiento los primeros prototipos y, en la actualidad, la inclusión de estos activos es obligatoria en los pliegos de contratos de limpieza del Ayuntamiento de Madrid.



- José Luis finaliza su intervención exponiendo una serie de aprendizajes obtenidos en los procesos de CPI desarrollados, con especial foco en aquellos aprendizajes vinculados a la definición del Mapa de Demanda Temprana. En concreto, José Luis resalta factores como:
 - La necesidad de que exista un verdadero compromiso por parte del promotor de la CPI.
 - La necesidad de que el bien o servicio a contratar este próximo al mercado, así como la necesidad de comenzar con pruebas piloto.
 - La necesidad de contar con un partner industrial o empresarial con verdadera capacidad de llevar a mercado la solución.
 - La necesidad de definir de manera clara el caso de negocio.
 - La necesidad de reflexionar si la CPI es adecuada, ya que no todos los retos de innovación deben resolverse con nuevos productos o servicios, siendo posible otras tipologías de

innovación como las legales, organizativas, procedimentales o sociales.

Bloque 3. Marco estratégico de la ciudad de València

La jornada continua con la intervención de Jordi Peris, Coordinador General de Estratègies Urbanes i Agenda Sostenible del Ayuntamiento de Valencia. Jordi dedica su intervención a presentar el trabajo que están desarrollando en relación con la estrategia de ciudad – Estrategia Urbana València 2030. A continuación, se recogen los principales puntos clave de la intervención de Jordi:

- La Compra Pública de Innovación es una herramienta con un gran potencial, ya que supone utilizar uno de los principales instrumentos que posee el Ayuntamiento para desarrollar sus políticas públicas como es el presupuesto municipal para orientarlo a la transformación de la economía de la ciudad.
- Esta iniciativa de CPI València debe quedar enmarcado en un proyecto de ciudad que oriente la razón de ser de la misma.
- Este proyecto de ciudad va más allá de un proyecto de gobierno o de legislatura específica. Se trata de un proyecto amplio, consensuado con todos los actores (a nivel político, social, económico, academia).
- Esta estrategia se está concibiendo en torno a tres vectores fundamentales:
 - Objetivos ODS y Agenda Urbana. Un paquete de objetivos definidos a nivel internacional, estatal y autonómico en relación con los Objetivos de Desarrollo Sostenible y la Agenda Urbana que permitan decidir hacia dónde orientar la transformación de la ciudad en el horizonte 2030.
 - Innovación orientada a misiones. Estos objetivos son necesarios, pero no suficientes, por lo que es necesario incorporar la perspectiva de la innovación, ya que permite orientar la transformación urbana, poniendo el foco en aspectos como la experimentación, el aprendizaje y el escalado de las iniciativas y de los proyectos. Por esa razón, el planteamiento de estrategia de ciudad se vincula con la perspectiva de misiones de innovación que está articulando el Ayuntamiento de València, ya que permite abordar este planteamiento de estrategia de ciudad desde una mirada abierta a la innovación.

- Recuperación post-Covid. Un contexto excepcional de respuesta y recuperación a la pandemia de la COVID-19 que nos ha puesto ante el espejo en relación con las debilidades que presenta un municipio como el valenciano (concepto de la resiliencia).

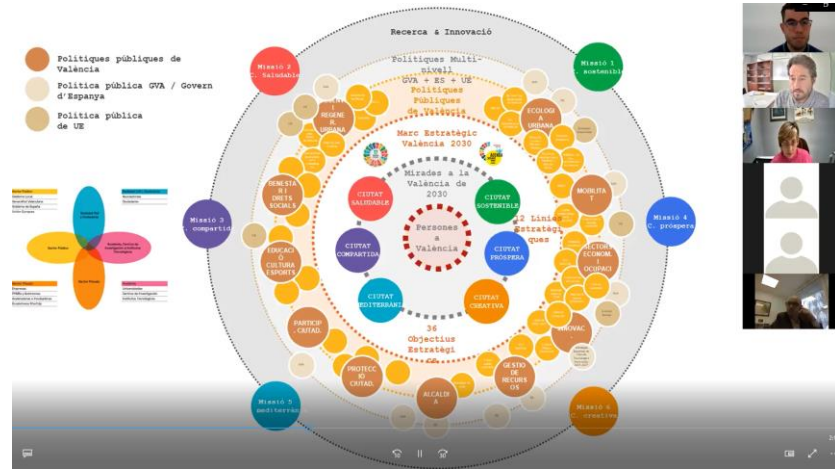
TRES VECTORS CLAU

- El proceso de desarrollo de esta estrategia de ciudad se ha configurado de acuerdo con el siguiente esquema:
 - Año 1. Identificación de retos (en proceso).
 - Existencia de 28 planes estratégicos municipales de diferentes ámbitos sectoriales, alcances temporales, etc., todos ellos elaborados de manera participativa con el tejido de la ciudad.
 - Se han analizado todos estos planes para hacer una síntesis de diagnóstico de partida.
 - Con este diagnóstico se ha dado forma al marco estratégico de la ciudad, como el conjunto de objetivos y referencias que debe guiar el desarrollo estratégico de la ciudad.
 - Este marco debe permitir articular todo el trabajo de desarrollo de ciudad alrededor de los distintos retos de ciudad que se han identificado, creando, para ello, distintos grupos de trabajo para entender bien estos retos y, a partir de ahí, lanzar y acompañar la puesta en marcha de proyectos demostrativos. Además, se pretende vincular algunos de estos retos con la definición de una serie de misiones de innovación.
 - Este trabajo irá acompañado de la elaboración de diagnósticos prospectivos, mirando hacia el futuro de la ciudad, así como de un proceso de participación y debate público con las cinco hélices de la innovación.



- Año 2. Integración.
 - Sistematización de toda la información y redacción del plan.
- Año 3. Aprobación del Plan.
 - Definición del modelo de gobernanza, seguimiento y evaluación del Plan.
- Configuración/lógica del marco estratégico de ciudad:
 - Pone en el centro a las personas como referente y horizonte hacia el cual se orienta todo el trabajo planteado.
 - Sobre esa capa inicial, se definen una serie de miradas para repensar la ciudad. Las miradas son unos planteamientos que marcan la dirección de hacia dónde debe evolucionar colectivamente la ciudad. Para la formulación de estas miradas, se han empleado los cuatro modelos de ciudad que se definieron en el marco estratégico de Missions València 2030 (Ciutat Saludable, Ciutat Sostenible, Ciutat Compartida, Ciutat Emprendedora), a las que se han añadido otras dos miradas adicionales muy específicamente valencianas (Ciutat Creativa y Ciutat Mediterrània).
 - Estas miradas se concretan en una serie de objetivos (43) y líneas estratégicas (12).
- A este marco estratégico se le añade el marco de las políticas públicas de València (de las distintas áreas de gobierno, programas, etc.), tanto a nivel municipal como del resto de niveles administrativos.
- Y a esta capa de políticas públicas, se le añade la capa de la innovación, para afrontar aquellos problemas que requieren de procesos de innovación que permitan construir soluciones que son inexistentes en la actualidad.
- Este marco estratégico debe ser ampliamente consensuado:
 - En primer lugar, a nivel político.
 - A nivel social.
 - A nivel económico.

- Con la Academia.
- Etc.



- Finalmente, Jordi pone el foco en explicar la línea estratégica más vinculada con la mirada Valencia Sostenible desde el prisma de la movilidad:
 - LE3. Movilidad urbana y metropolitana sostenible, inclusiva y eficiente.

12 LÍNIES ESTRATÈGIQUES PER TRANSFORMAR LA CIUTAT

LE1. Resiliència climàtica, territori i renaturalització de la ciutat

LE2. Transició energètica justa e inclusiva

LE3. Mobilitat urbana y metropolitana sostenible, inclusiva i eficient

LE4. Alimentació sostenible i de proximitat

LE5. Ciutat inclusiva i de proximitat

LE6. Regeneració urbana basada en la cohesió social i l'accessibilitat

LE7. Habitatge accessible

LE8. Teixit associatiu i xarxes ciutadanes intergeneracionals i interculturals

LE9. Benestar, educació i salut a totes les etapes de la vida

LE10. Desenvolupament econòmic integrador i sostenible

LE11. Innovació, cultura i turisme sostenible

LE12. Gobernanza urbana y metropolitana

OE9	Consolidar un model no contaminant basat en la mobilitat del transport públic
OE10	Promoure la mobilitat segura i autònoma per a totes les persones
OE11	Millorar la connectivitat a nivell metropolità
OE12	Augmentar l'eficiència del sistema de logística

València Sostenible - movilidad sostenible

- Tras finalizar la intervención de Jordi, se abre el turno de preguntas:
 - Juan Bueno (empresa Myrentgo Mobility): ¿El Ayuntamiento de València ha contemplado la posibilidad de participar en la iniciativa [Super Labs Mobility](#) (iniciativa que busca ciudades españolas para generar empleo a través de experiencias piloto en movilidad sostenible). En este sentido, se considera que València puede ser una ciudad ideal.
 - Jordi Peris: La visión de trabajar en la ciudad como ciudad laboratorio está plenamente incorporada en el marco estratégico

que se está construyendo, atendiendo a que la innovación no está contemplada como un elemento transversal más, sino que se incardina en todas las políticas que se desarrollan. En relación concreta con la iniciativa Super Labs Mobility, desde Las Naves se está en contacto con los promotores de esta iniciativa.

Bloque 4. Introducción a la CPI

Este primer tramo de la jornada finaliza con la intervención de Borja Gómez, Gerente de Innovación y Fondos Europeos de TECH Friendly. Borja dedica su intervención a presentar las principales características del instrumento de la Compra Pública de Innovación, así como a presentar las líneas maestras del proyecto CPI València. A continuación, se recogen los principales puntos clave de la intervención de Borja:

- La compra de bienes y servicios por parte del Estado representa entre un 10% y un 15% del PIB, por lo que se presenta como un componente importante de la demanda.
- A nivel estatal, se identifican 3 grandes hitos en el desarrollo de este instrumento:
 - La Junta Consultiva de Contratación Administrativa (JCCA), del Ministerio de Economía y Hacienda, puso en marcha la Guía de la compra pública innovador en octubre de 2011.
 - El Ministerio de Economía, Industria y Competitividad publica la Guía 2.0 para la compra pública de innovación en diciembre de 2015.
 - El Congreso de los Diputados aprueba la nueva Ley de Contratos del Sector Público (LCSP 2017), en la que se incorpora a nivel jurídico el instrumento de la CPI.

Reduce el objetivo de las Administraciones Públicas a lo que existe en el mercado. Generalmente, aquellas propuestas con mayor descuento económico son las seleccionadas, no siendo siempre la que mayor valor aporta.

VS

Se anima a la Administración Pública a realizar una compra inteligente que se adapte a sus necesidades. El mercado tiene que subir su propuesta de valor para conseguir alcanzar los objetivos.

**“Dime que
quieres y te diré
que tengo”**

**“Dime que
quieres y vemos
cómo lo
podemos hacer”**

- La principal barrera de las empresas para innovar es la falta de confianza en poder rentabilizar el nuevo producto al no existir una clara demanda interesada en adquirirlo. Entre que los proveedores no saben lo que pueden vender y los compradores lo que existe en el mercado para cubrir sus necesidades, se genera una pérdida de comunicación. Para superar esta paradoja de información, se propone la Compra Pública de Innovación (CPI).
- Se distinguen tres tipologías de CPI:
 - Compra Pública Precomercial, en la contratación y sufragación pública de servicios de I+D, en la que el comprador público comparte con empresas privadas los riesgos y los beneficios de la I+D en busca del desarrollo funcional de soluciones innovadoras aplicables a servicios públicos.
 - Compra Pública de Tecnología Innovadora, la cual se basa en la compra pública de un bien o servicio que aún no existe, pero con posibilidades de implementación en un plazo de tiempo lógico. Esta compra conlleva el desarrollo de tecnología novedosa o mejorada que resuelva las necesidades del comprador/demandante.
 - Asociación para la innovación, que busca el desarrollo de productos, servicios u obras innovadoras aún no existentes en el mercado, permitiendo la posterior adquisición de las mismas por parte de la Administración sin necesidad de iniciar un nuevo procedimiento, lo que no es posible con la Compra Pública Precomercial.

01

Compra Pública Precomercial

en la contratación y sufragación pública de servicios de I+D, en la que el comprador público comparte con empresas privadas los riesgos y los beneficios de la I+D en busca del desarrollo funcional de soluciones innovadoras aplicables a servicios públicos.

02

Compra Pública de Tecnología Innovadora

Se basa en la compra pública de un bien o servicio que aún no existe, pero con posibilidades de implementación en un plazo de tiempo lógico. Esta compra conlleva el desarrollo de tecnología novedosa o mejorada que resuelva las necesidades del comprador/demandante.

03

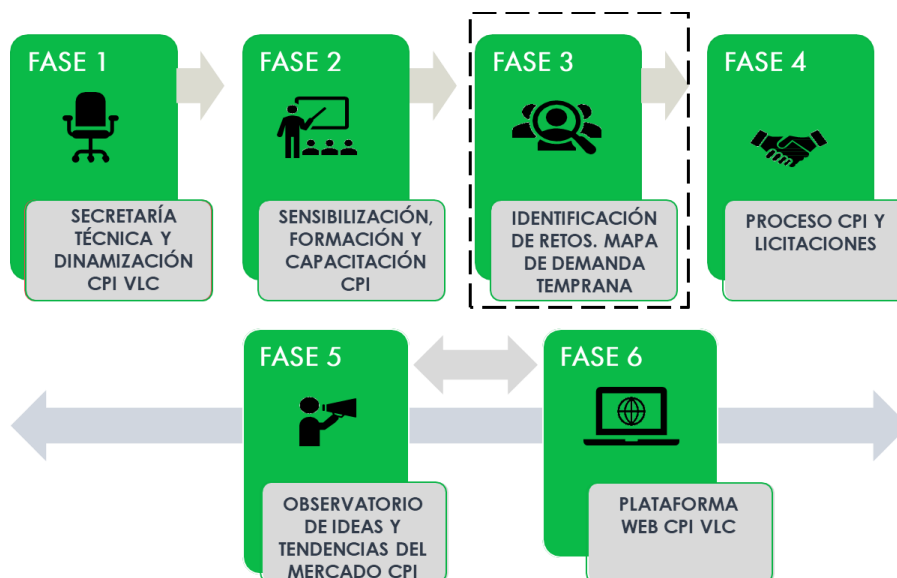
Asociación para la innovación

Busca el desarrollo de productos, servicios u obras innovadoras aún no existentes en el mercado, permitiendo la posterior adquisición de las mismas por parte de la Administración sin necesidad de iniciar un nuevo procedimiento, lo que no es posible con la Compra Pública Precomercial.

- En este contexto, el Ayuntamiento de València está comprometido en hacer uso de este instrumento para desarrollar su estrategia de ciudad. Para ello, lleva trabajando en torno a este instrumento desde inicios del año 2020.



- En concreto, se ha dado forma a un proyecto para impulsar este instrumento de acuerdo con las siguientes fases:

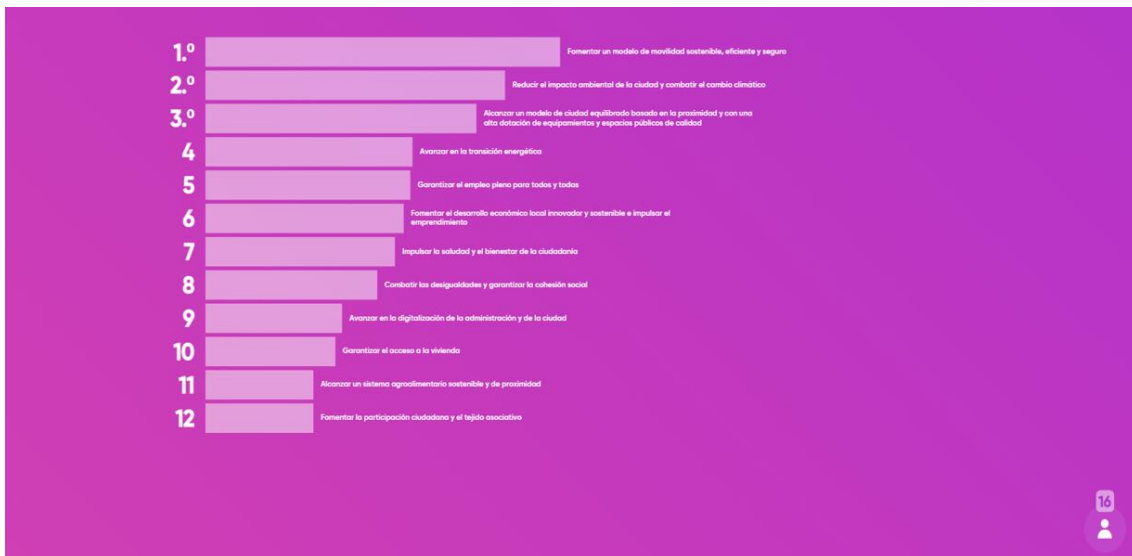


Bloque 5. Dinámicas participativas

Tras el descanso, el evento continúa con el bloque participativo, en el que, mediante diferentes dinámicas, se pretende hacer a las personas asistentes participar con distintos objetivos.

Así, en primer lugar, se presentan las instrucciones para la dinámica de “Priorización de retos de ciudad”. En esta primera dinámica se pretende contrastar que la priorización de retos realizada en el proceso de definición del marco estratégico de la Estrategia Urbana València 2030 se alinea con la visión global de todo el ecosistema de agentes valencianos vinculado al ámbito de la movilidad sostenible.

El resultado de la dinámica, la cual se prolonga durante aproximadamente veinte minutos, se refleja en la siguiente captura:



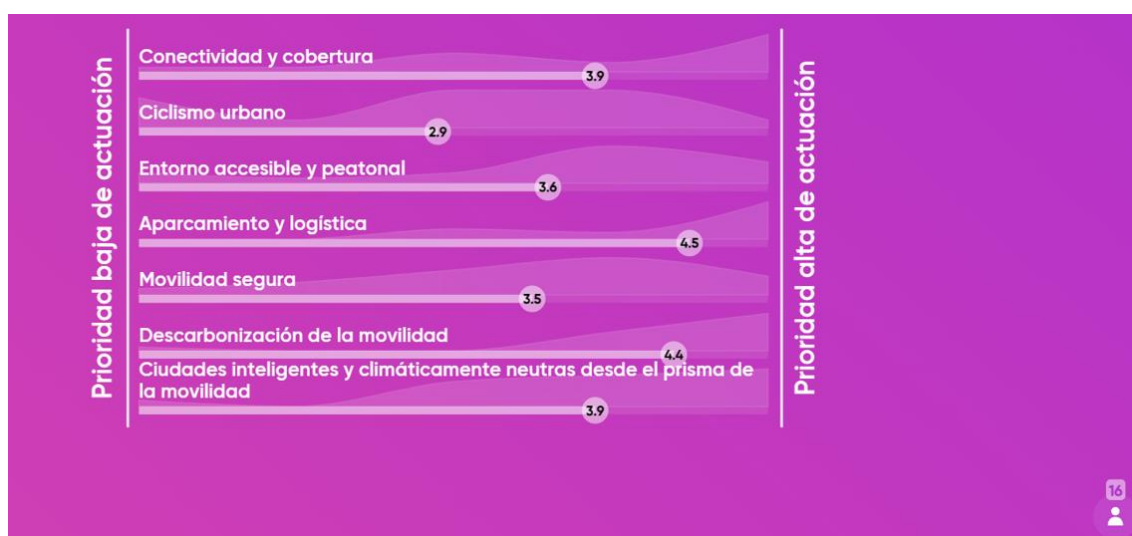
Respecto a esta primera dinámica, las personas participantes comparten las siguientes reflexiones:

- Existe una necesidad de entender el concepto de movilidad, no solo como movilidad de vehículos, sino atendiendo también a la movilidad de mercancías, ya que, además, este ámbito suele obviarse en el desarrollo de los Planes de Movilidad Urbana Sostenible.
- Se considera necesario incorporar como reto adicional la internacionalización, tanto desde el prisma de la atracción empresarial, como desde el prisma del posicionamiento de la ciudad a nivel internacional. En este sentido, se refuerza esta idea añadiendo el concepto de conexión entre València y el mundo.

Una vez dada por finalizada esta dinámica, el evento avanza hacia una segunda actividad participativa, en este caso, la “valorización de ámbitos de actuación”.

Los procesos de planificación estratégica desarrollados por el Ayuntamiento de València han servido para identificar una serie de temáticas o ámbitos en los que resultará necesario actuar en el marco del reto **Fomentar un modelo de movilidad sostenible, eficiente y seguro**.

A través de la herramienta Mentimeter, las personas participantes ofrecen sus respuestas en forma de priorización a lo largo de veinte minutos, con el siguiente resultado, de nuevo, representado en forma gráfica en la siguiente captura:



Al igual que en la primera dinámica, las personas participantes realizan una serie de reflexiones en torno a la misma:

- El ámbito de las ciudades inteligentes y climáticamente neutras no debe entenderse únicamente desde el prisma de la movilidad, sino que es un ámbito en el que incidir desde muchas direcciones distintas.
- Al igual que en la dinámica anterior, se pone énfasis en la idea de que es necesario actuar con un prisma de entendimiento amplio de la movilidad, el cual incorpore también la visión de la logística urbana, la cual suele quedar fuera de los Planes de Movilidad Urbana Sostenible. En este sentido, se destaca que el transporte de última milla lleva asociado una gran complejidad.
- Las personas participantes consideran que la movilidad en transporte público debe aparecer visibilizado como un ámbito específico y ad hoc dentro del listado de ámbitos de actuación.

- Asimismo, la movilidad como servicio (car sharing/bike sharing) también se considera un ámbito adicional a tener en consideración. Uno de los grandes problemas que tienen las ciudades es la congestión del tráfico. De ahí que sea necesario impulsar otros modelos como la movilidad compartida.
- Por otro lado, se menciona que la CPI en el ámbito de la movilidad no debe incidir únicamente en innovaciones vinculadas a las modalidades de transporte, sino también en la propia planificación de los flujos de transporte y movilidad. Esto es especialmente importante atendiendo al hecho de que València acoge a colectivos que no son residentes de la ciudad con gran influencia en dicha planificación de flujos como los cruceristas, los asistentes a congresos y eventos, etc.
- Uno de los principales impactos de la movilidad es la ocupación del espacio público. Cualquier línea de CPI debería tener en consideración este impacto, y contribuir a su reducción. Si no podría darse fenómeno que se sustituye un vehículo por otro, pero sin lograr mejoras relativas a la ocupación de los vehículos, a la ocupación de espacio, etc.

Por último, en la tercera dinámica “Mapa de necesidades”, se pretende reflexionar, sobre la base de los ámbitos de actuación de la dinámica anterior, sobre las necesidades específicas que las personas participantes identifican de cara a conseguir un desarrollo óptimo de la ciudad desde el prisma de la innovación vinculada al ámbito de la movilidad sostenible, considerando:

- Necesidades a atender en el corto plazo (2021 y 2022).
- Necesidades a atender en el medio y largo plazo (a partir de 2023).
- Necesidades tanto de carácter tecnológico, como no tecnológico.
- Necesidades a las que puedan dar respuesta no solo los organismos públicos, sino el conjunto de agentes del ecosistema de innovación.

Este ejercicio de brainstorming da como resultado final, las siguientes ideas:

Resultados del brainstorming

1. Conectividad y cobertura

1.1. Mejora en la conectividad para vehículos, incluyendo transporte público, por medio de redes 5G

1.2. Estaciones intermodales

1.3. Servicios (transporte público, sharing y micromovilidad) que conecten las zonas periféricas con los nodos/centros generadores de grandes flujos (centro ciudad, centros de trabajo, etc.)

1.4. Conectividad del área metropolitana

1.5. Intermovilidad (medios de pago, información de redes, etc.).

1.6. Despliegue del vehículo autónomo, incluyendo el desarrollo de la normativa y legislación necesaria

2. Ciclismo urbano

2.1. Parkings públicos de bicicletas

2.2. Conexiones ciclistas con zonas metropolitanas

2.3. Gestión inteligente de los carriles bici

2.4. Mejoras en ancho de carril, materiales e iluminación. Incluyendo kerbs que puedan amortiguar accidentes

3. Entorno accesible y peatonal

3.1. Empleo de tecnología de visión artificial para la detección de peatones

3.2. Análisis de puntos negros y tecnologías para reducción de velocidad que no provoquen fallos en los vehículos

3.3. Diseño inteligente del espacio público

3.4. Recuperación del espacio público para peatones subordinando la planificación urbana a las rutas peatonales frente al tráfico rodado

4. Aparcamiento y logística

- 4.1. Parkings disuasorios en nuevos centros/nudos de movilidad
 - 4.2. Park&Ride – intercambiadores modales
 - 4.3. Cuantificación y planificación logística de última milla
 - 4.4. Aparcamientos desasistidos
 - 4.5. Centros de consolidación
 - 4.6. Sistema de recogida en centros de trabajo y nudos de comunicación, pickbox
 - 4.7. Modelos de gestión de la DUM que promueva la colaboración horizontal (real) entre operadores logísticos
 - 4.8. Logística autónoma y compartida entre empresas de reparto
 - 4.9. Accesos y parkings de autobuses
 - 4.10. Parkings seguros para vehículos eléctricos
 - 4.11. Sistema inteligente de aparcamiento ligado al fomento de la movilidad eléctrica
 - 4.12. Logística inteligente para recogida de residuos y/o entrega de mercancías (por ejemplo, facilitando la separación de fracciones y optimizando la recogida mediante tecnologías: vehículo autónomo, sensorización, conectividad 5G, etc.) – [PROYECTO AUDERE](#)
5. Movilidad segura
- 5.1. Nuevos dispositivos para personas invidentes (despliegue masivo de sistemas con tecnología BT para ampliar las zonas de desplazamiento seguras para personas con dificultades de movilidad)
 - 5.2. Reducción de velocidad con cambio de pavimento, iluminación, etc.



5.3. Accesibilidad: sonora, visual, etc. teniendo como expertos a las personas con movilidad reducida y/o limitación visual y/o auditiva

5.4. Incluir seguridad en calles con mobiliario urbano, toldos, etc. o cambio de trama que dificulta a personas con visión reducida moverse con seguridad

5.5. Medidas de movilidad segura para grupos de diversidad funcional, y con perspectiva de género (p. ej. paradas intermedias en líneas de bus, en lugares con mayor iluminación, etc.)

5.6. Revisión de señales de forma automática para evitar falta de visibilidad por vegetación

5.7. Sistema de registro obligatorio y seguimiento de patines eléctricos, para control en tiempo real de velocidad y respeto de zonas de uso

5.8. Trazabilidad y seguros

5.9. Contaminación acústica derivada de la movilidad (transversal)

6. Descarbonización de la movilidad

6.1. Creación de comunidades ciudadanas de vehículo eléctrico y compartido

6.2. Calidad del aire – control de emisiones

6.3. Transporte de mercancías y personas mediante vehículos de emisiones cero. Uso de vehículos de hidrógeno

6.4. Conducción flotante

6.5. Definición de zonas de bajas emisiones

6.6. Medidas de fomento de la movilidad eléctrica



6.7. Sistema inteligente de servicio de movilidad basado en vehículos eléctricos compartidos. App de gestión, sistema de autolimpieza interna entre usuarios para seguridad sanitaria, sistema de gestión embarcado, red de puntos de recogida y recarga distribuidos por la ciudad

6.8. Bonificaciones para las tasas de ocupación altas de vehículos privados

6.9. Bonificaciones para el transporte compartido a centros de trabajo, universidades, hospitales, etc.

6.10. Piloto de sistema de energy-sharing entre usuarios de vehículos eléctricos. Recarga de unos vehículos con otros en punto de aparcamiento. App de registro y gestión.

6.11. Impulso de modelos de coche compartido para trayectos urbanos

7. Ciudades inteligentes y climáticamente neutras desde el prisma de la movilidad

7.1. Inteligencia en modelos predictivos de la movilidad ante cambios y ajustes

7.2. Información de movilidad integrada

7.3. Cambio de modelo del trabajo que reduzca la movilidad cuando no sea necesaria. Teletrabajo

7.4. Información en tiempo real del impacto de la movilidad (emisiones).

8. Transporte público

8.1. Descarbonización del transporte público de la ciudad

8.2. Renovación de la flota de autobuses para mejorar el servicio

8.3. Prioridad semafórica al transporte público



8.4. Incremento de servicios de transporte público que unan con áreas metropolitanas generadoras de grandes flujos

9. Gestión de la movilidad

9.1. Gestión de la movilidad de los flujos de visitantes a la ciudad – movilidad del turismo

9.2. Conexión puerto ciudad (logística, pasajeros, cruceros)

9.3. Fiscalidad verde asociada a la movilidad

9.4. Implantación de sistemas inteligentes (machine learning) de control de tráfico en tiempo real

9.5. Necesidad de conocer el número de vehículos en logística en tiempo real, con rutas y ocupación de plazas

9.6. Vehículo conectado

Respecto a esta tercera dinámica, las personas participantes comparten las siguientes reflexiones:

- Se pone el foco en la idea del empleo del alumbrado público para la recarga de vehículos eléctricos. Se trata de una iniciativa que se encuentra en fase de despliegue en la ciudad.
- Se pone el foco en la idea de parking seguro para vehículos eléctricos. El Ayuntamiento de València premio en el marco de la iniciativa MatchUp un proyecto que consistía en el desarrollo de un contenedor para guardar y recargar a la vez los patines eléctricos.
- Siguiendo con el ámbito de los patines, se realizan una serie de aportaciones adicionales:
 - Por un lado, la necesidad de regular, a través de una ordenanza clara, su uso en el espacio urbano.
 - Y, por otro lado, desarrollar distintas innovaciones para hacer un uso más seguro de los mismos, por ejemplo, para que incorporen sensores que avisen a su conductor cuando supera la velocidad permitida o circula por un espacio prohibido.

- Por otro lado, uno de los principales retos que se resaltan se vincula a la movilidad por motivos laborales a espacios como los parques tecnológicos, las zonas empresariales, etc. En este sentido, se aboga por desarrollar programas de incentivación que primen a las empresas que apuesten por la flexibilidad horaria y el teletrabajo con el objetivo de reducir las congestiones de tráfico a horas concretas.
- Asimismo, además de en el entorno urbano de la ciudad, es necesario abordar procesos de CPI que se focalicen en la movilidad del área metropolitana, con la misión de reducir el número de vehículos y en mejorar las tasas de ocupación de los vehículos.
- Siguiendo con una idea anticipada en la dinámica anterior, se considera clave atender el reto de desarrollar una planificación y gestión inteligente de los flujos de movilidad de las personas turistas /visitantes.
- Se hace mención también a la necesidad de habilitar intercambiadores para mejorar el intercambio modal, tanto a nivel de la ciudadanía, como a nivel de los vehículos de transporte y distribución.
- Finalmente, desde la Empresa Municipal de Transportes de València se hace mención a dos proyectos en marcha:
 - Por un lado, un proyecto de parking park and ride lanzadera, como un espacio al que la gente pueda llegar con su vehículo y, a partir de ahí, conectarse con cualquier punto de la ciudad por medio de distintas alternativas de transporte colectivo o compartido.
 - Y, por otro lado, van a desplegar un proyecto de car sharing eléctricos, con cerca de 100 vehículos que darán soporte a toda la ciudad.

Bloque 6. Conclusiones y cierre

El evento finaliza con una breve intervención de Borja Gómez sobre los próximos pasos que se desarrollarán en el marco de estos talleres/jornadas participativas. Así, se explica que estas dinámicas permitirán obtener el input que dé forma al Mapa de Demanda Temprana. Asimismo, se muestra el calendario de todas las jornadas previstas. El evento finaliza con los mensajes de agradecimiento de las personas organizadoras.



03

Anexos

3.0. Personas asistentes

Personas asistentes	
1. Personas organizadoras o participantes en el evento	
1.1. Jordi Peris	Coordinador General de Estratègies Urbanes i Agenda Sostenible del Ayuntamiento de Valencia
1.2. Fermín Cerezo	Jefe de Servicio de Innovación del Ayuntamiento de València
1.3. Francisca Hipólito	Técnica de I+D+I de Las NAVES
1.4. Mercedes Poveda	Técnica de I+D+I de Las NAVES
1.5. Ernesto Faubel	Analista jefe de proyecto TIC del Ayuntamiento de València
1.6. Borja Gómez	Tech Friendly
1.7. Virginia Cebeza	Tech Friendly
1.8. Laura Gutiérrez	SILO
1.9. José Javier Rodríguez Hernández - Ponencia	Subdirección General de Regulación de la Circulación y del Servicio del Taxi- Dirección General de Gestión y Vigilancia de la Circulación del Ayuntamiento de Madrid
2. Personas asistentes al evento (Administración Pública)	
2.1. Jesús Sánchez Company	Ayuntamiento de València – Regulación de la Circulación
2.2. Mariam Coret	Ayuntamiento de València – Jefe de Sección
2.3. Ángel Navarro	Las NAVES – Técnico de I+D+i

2.4.	Julia Deltoro	AUMSA - Arquitecta
2.5.	Patricia Mateo Hernández	AUMSA - Arquitecta
2.6.	Jaume Mata	Fundació Visit València – Cap de sostenibilitat turística
2.7.	Carolina Navarro	Fundación Valenciaport - Directora
2.8.	Josep Chiner Palmí	EMT València – Director Àrea Tècnica
2.9.	Maite Martí	Ayuntamiento de València - Ingeniería
3. Personas asistentes al evento (Academia e investigación)		
3.1.	Adrián Escardino	UPV FCPI - Consultor
3.2.	Carlos Sánchez Díaz	Universitat Politècnica de València – Profesor Titular
3.3.	Sergio Güerri Ferraz	Instituto tecnológico del Embalaje, Transporte y Logística - Responsable de la Unidad de Transporte y Logística
4. Personas asistentes al evento (Empresa)		
4.1.	Óscar David Sánchez	Mosaik Urban Systems – Responsable de innovación
4.2.	Asun Pellicer	Clúster Automoció – Responsable Operaciones
4.3.	Vicente Sebastián Alapont	Electronic Trafic SA – Director Tecnología y Proyectos
4.4.	Juan Bueno	Myrengo Mobility - CEO
5. Personas asistentes al evento (Sociedad civil y ciudadanía)		
5.1.	Bernardo Pérez	ADISLEV – Director Ejecutivo

3.1. Materiales/herramientas empleadas de manera previa al evento

Convocatoria del evento

AJUNTAMENT DE VALÈNCIA Missions València 2030 LAS NAVES AVI AGÈNCIA VALENCIANA DE LA INNOVACIÓ

La Delegació d'Innovació i Gestió del coneixement i la Delegació de Contractació de l'Ajuntament de València li conviden a assistir a esta jornada.

L'esdeveniment està dirigit tant a treballadors i treballadores públiques del propi Ajuntament de València, com a agents de l'ecosistema d'innovació valenciana vinculats a l'àmbit de la mobilitat sostenible.

L'objectiu de l'esdeveniment és donar a conèixer el paper de la mobilitat sostenible en l'Estratègia Urbana de la ciutat de València, així com aprofundir en la mirada de ciutat València Sostenible, emmarcada en la iniciativa Missions València. Així mateix, es treballarà amb les persones assistents en la identificació i contrast de reptes, necessitats i expectatives vinculades a com la innovació pot servir de canal de desenvolupament en matèria de mobilitat sostenible. Per això, s'empraran diverses dinàmiques de treball participatives, per la qual cosa s'espera la intervenció activa de les persones assistents, compartint les seues experiències i punts de vista en aquesta matèria.

Per a confirmar la seua assistència a la jornada, hauran d'escanejar el codi QR incorporat en la pròpia invitació, el qual el conduirà al formulari d'inscripció de la jornada.

Esperem comptar amb la seua participació.

Construint la València del Futur
Oportunitats de la Compra Pública d'Innovació per avançar en el repte València Ciutat Saludable des de la perspectiva de la Mobilitat Sostenible

22 d'abril
09:00 - 12:00
Plataforma Zoom

3.2. Materiales/herramientas empleadas durante el evento

Plataforma de videollamadas online Zoom

Se trata de un software de videollamadas y reuniones virtuales.

Presentación Power Point

Presentación Power Point que todas las personas participantes eran capaces de seguir mediante la opción de compartición de pantalla de la plataforma ZOOM.



JORNADA: OPORTUNITATS DE LA COMPRA PÚBLICA D'INNOVACIÓ PER AVANÇAR EN EL REpte **VALÈNCIA CIUTAT SOSTENIBLE** DES DE LA PERSPECTIVA DE LA **MOBILITAT SOSTENIBLE**

Jueves, día 22 de abril
09:00-12:00

TECH SILO
friendly Science & Innovation Link

DINÀMICA 3 - MAPA DE NECESIDADES

Identifique necesidades específicas en forma de brainstorming para cada uno de los ámbitos de actuación definidos en los que la CPI podría ocupar un rol relevante para su satisfacción.

<https://padlet.com/borja93gomez/a3585p3zrrtm4aks>

padlet

DEFINICIÓN

El Plan de Estrategia Temporal (PET) se trata de un listado de aquellas necesidades en las que la modalidad de CPI proporcionará una vía para solucionar el, ya que se su implementación mediante los procedimientos de contratación convencionales, no sería de "óptimo".

LA IMPORTANCIA DEL NOY

El listado de las necesidades que se van a resolver a través de la modalidad de CPI debe ser innovador, debe estar bien definido y las empresas que lo ofrecen sus iniciativas en la CPI hacia las posibles soluciones de hecho que se generaron durante el proceso de desarrollo del proyecto. También las soluciones también más tiempo en llegar al mercado.

Herramienta online Mentimeter

Se trata de una herramienta online que permite crear encuestas en tiempo real. Esta herramienta fue utilizada para las dinámicas: "Priorización de retos de ciudad" y "Valorización de ámbitos de actuación".

Herramienta online Padlet

Se trata de una herramienta online que permite generar dinámicas de brainstorming en remoto y en tiempo real a través de la generación por parte de las personas participantes de post-its virtuales. Esta herramienta fue utilizada para la dinámica: "Mapa de necesidades".