



## THE SUGAR NEWS

Sustainable Urban Goods logistics Achieved by Regional and local policies

### Introducción

#### El proyecto SUGAR comienza

*Por Andrea Arcelli, Regione Emilia Romagna*

El interés por la logística urbana es cada vez mayor en Europa y muchos profesionales están reconociendo su impacto sobre la gestión global de la movilidad en la ciudad. Siendo consciente de la importancia de la logística urbana, la Región Emilia Romagna y la Fondazione Istituto sui Trasporti e la Logística (ITL), iniciaron ya en 2007 el desarrollo del proyecto SUGAR. El año pasado, SUGAR se presentó con éxito al programa INTERREG 4C.

El concepto principal detrás del proyecto SUGAR es analizar los motivos que conducen a una gestión ineficiente e ineficaz de las mercancías urbanas, problema que sigue afectando a la mayoría de las ciudades europeas. SUGAR promoverá el intercambio, el debate y la transferencia de políticas y soluciones técnicas efectivas en este ámbito. Por tanto, la identificación de buenas prácticas desempeñará un papel fundamental para apoyar futuras decisiones. El intercambio de conocimientos servirá como medio para estimular el desarrollo de planes locales de logística en las ciudades. Uno de los principales objetivos de SUGAR es iniciar y facilitar el desarrollo de estos planes de acción, lo cual significa que los agentes responsables de las políticas de transporte son el objetivo y los primeros beneficiarios del proyecto.

SUGAR empezó oficialmente en noviembre de 2008 y se prolongará hasta finales de febrero de 2012. El proyecto se inició con la conferencia inaugural celebrada en Bolonia el 5 y 6 de marzo de 2009, dando inicio al trabajo de las actividades previstas en los tres componentes del proyecto.

Desde marzo de 2009, se han conseguido avances importantes en el componente de Comunicación y Difusión. Esta parte del proyecto está dedicada a la difusión de noticias sobre las actividades de SUGAR y los resultados tanto a escala europea como a nivel local. Las acciones de comunicación son cruciales para llegar a las principales partes interesadas y para que participen activamente, aportando su apoyo y conocimientos al proyecto.

El trabajo realizado para la identificación y la transferencia de buenas prácticas está mostrando sus primeros resultados. La primera reunión del proyecto, celebrada en Atenas el 9 y 10 de junio de 2009, ofreció la oportunidad de trabajar en el intercambio de conocimientos y en la definición de buenas prácticas y del modelo conceptual sobre la logística urbana. Puede encontrar más información sobre la reunión de Atenas en este boletín.

El próximo semestre será un reto, ya que concluirá el análisis de buenas prácticas europeas y se pondrá a disposición del público. En consecuencia, se identificarán los principales ámbitos para la transferencia de conocimiento y se desarrollarán herramientas de formación. Siga el proyecto a través de este boletín semestral, los eventos y el sitio web.



Socios de SUGAR en la primera reunión del proyecto, Junio 2009.

### Avance de noticias

El sitio web del SUGAR estará en línea a partir de junio de 2009. Visitenos en [www.sugarlogistics.eu](http://www.sugarlogistics.eu) para obtener más información sobre el proyecto y descargar material.

La descripción de buenas prácticas en materia de logística urbana para la Región Emilia Romagna, Londres, París y Barcelona estará disponible en el sitio web a partir de octubre de 2009.

El Programa Ampliado de Transferencia de SUGAR invita a las ciudades y las regiones europeas a que participen activamente en mesas redondas, sesiones de capacitación y de planificación. Además 5 lugares serán seleccionados durante los meses de octubre-noviembre de 2009 y el premio SUGAR será presentado en la Conferencia Anual de POLIS en diciembre de 2009. Las instituciones interesadas pueden ponerse en contacto con [gbarrera@polis-online.org](mailto:gbarrera@polis-online.org)

## Reunión del proyecto en Atenas

### TIC y gestión de la logística urbana

Por Francesca Nappi, NET Engineering

La **primera mesa redonda de buenas prácticas** se celebró durante la reunión de Atenas, el 9 de junio de 2009. Tres expertos presentaron su trabajo y consideraciones sobre las aplicaciones de las TIC (tecnologías de información y comunicación) en relación con la logística urbana, poniendo de relieve la importancia de la cooperación público-privada y la participación de los agentes interesados del mercado.

El Sr. **Maurizio Campanai**, experto en soluciones TIC para transporte y logística, presentó el panorama general de la situación de la gestión logística en la ciudad en el contexto europeo y analizó aplicaciones de TIC en este campo así como soluciones mediante modelos de organización logística en ciudades italianas.

Durante su presentación, el Sr. Campanai destacó que la tecnología tiene que ser de bajo coste y apropiada para el tamaño y el tipo de modelo operativo para poder lograr su viabilidad económica. La participación y aprobación de las partes interesadas en el mercado es crucial para el éxito de cualquier proyecto basado en las TIC (los subsidios no proporcionan estabilidad a largo plazo). Más de un centenar de acciones piloto se han llevado a cabo en Europa y en el mundo en el ámbito de la distribución urbana de mercancías durante la última década. Más del 90% de estas no se han desplegado completamente, a pesar del éxito de los resultados de muchas experiencias piloto. El ejemplo de la ciudad de Siena muestra que, aunque nada especial ha sido modificado en la demanda de transporte desde el punto de vista de la logística, la innovación introducida en el modelo de organización ha hecho la iniciativa plenamente sostenible y actualmente se encuentra funcionando sin financiación pública. Por lo tanto, la falta de un modelo adecuado de negocio puede condicionar enormemente el éxito o el fracaso de las medidas aplicadas.

El debate llevado a cabo por los socios de SUGAR destacó cuestiones tales como la necesidad de una integración horizontal y vertical de las políticas y los actores involucrados, además de la importancia de incluir como grupo objetivo no sólo a los operadores, sino también al usuario final. Igualmente, han de incluirse los comerciantes y los cargadores en el momento de planificar y ejecutar medidas. Un factor de éxito es la inversión del enfoque de aplicación de las TIC, es decir, comenzando por la modificación del modelo económico y operacional, en vez de empezar por la identificación de las TIC y posteriormente buscar la manera de aplicarlo a la situación existente. Dependiendo del nivel de complejidad, la constelación de actores locales, las variaciones en los espacios y en el tamaño de la ciudad, o la fragmentación del mercado, el modelo operativo adecuado para la introducción de las TIC deberá de ser adaptado.

El Sr. **Arcangelo Merella**, presidente de Infomobility Spa de Parma, presentó la iniciativa aplicada en Parma desde 2005, conocida como Ecologistic. Esta iniciativa se basa en un sistema de cooperación público-privada y su objetivo es pasar de una "logística

generalizada" a un modelo de "logística sistémica". Se centra principalmente en el reparto de mercancías en el último tramo de las entregas en el centro de la ciudad, utilizando una nueva instalación logística como plataforma para todos los productos distribuidos en el centro. La peculiaridad que caracteriza esta iniciativa es que todos los actores (incluyendo las empresas pequeñas) han sido incorporados, dándoles la opción de bien acondicionar sus camiones a ciertos requisitos o bien hacer uso de los servicios e instalaciones logísticas. El proyecto se complementa con una solución TIC que permite controlar el factor de carga y la posición de los vehículos de mercancías. El seguimiento se ha realizado hasta la fecha con una muestra de los controles en puntos de entrada de la ciudad, con buenos resultados en términos de carga y requisitos técnicos para vehículos.

Los socios de SUGAR debatieron sobre experiencias piloto basadas en el peso de la carga mediante las mediciones con dispositivos especiales, el control del factor de carga de los vehículos que entren en el centro de la ciudad (como por ejemplo, en Gotemburgo), y el GPS para la identificación de los vehículos. El GPS fue en algunos casos considerado como una solución no adecuada, tanto en términos de costes como en fiabilidad debido a barreras físicas (la altura de los edificios a menudo producen sombra en la señal y no permiten una correcta medición), y a los obstáculos existentes en el mercado. El reconocimiento del número de matrícula mediante circuito cerrado de TV (CCTV) y otras tecnologías basadas en la imagen son soluciones más prácticas. Además, las imágenes son una tecnología transversal, mientras que el GPS tiene mayores costos y depende de servicios provistos por terceros.

Por otro lado, el Sr. **Panos Papadakos**, ex presidente del Instituto Helénico de Ingenieros de Transporte, presentó la situación actual de Atenas con respecto al transporte urbano en general, y del transporte de mercancías en particular. La siguiente discusión se centró principalmente en cuestiones relacionadas con el entorno institucional de la logística en las ciudades, el diseño de políticas y su ejecución. La mayor parte de las autoridades de transporte metropolitanas europeas se centran exclusivamente en el transporte de pasajeros, lo que lleva a la falta de coordinación y la ineficacia de los sistemas logísticos. Cuando las autoridades metropolitanas tienen competencias sobre el transporte de mercancías (por ejemplo, Londres y París), las dificultades para elaborar y aplicar políticas eficaces normalmente provienen de la coordinación ineficaz entre las zonas suburbanas y del bajo nivel de prioridad de estas actuaciones en la agenda política local. Al parecer, las ciudades están dispuestas a experimentar con proyectos piloto, pero las medidas regulatorias estables o permanentes son rara vez elaboradas e implementadas.



M. Campanai y P. Papadakos (izquierda), A. Merella (derecha)

## Un vistazo a las ciudades SUGAR

### Socios expertos en buenas prácticas

#### Región Emilia Romagna, *Italia*

La Región Emilia-Romagna (RER) ha estado involucrada en el campo de la logística urbana desde el año 2002 a través de proyectos Interreg y del desarrollo de políticas regionales. En particular, la región inició el debate y desarrolló modelos de logística urbana en el marco de los proyectos "UE City Ports" y "Merope", e introdujo una ley regional de financiación para las intervenciones de logística, de aplicación en las principales ciudades. El enfoque de RER a la hora de compartir problemas sobre la logística urbana, desarrollado a nivel europeo y regional, será una valiosa aportación al proyecto.

#### Londres, *Reino Unido*

Transport for London (TfL) tiene la responsabilidad regional para las inversiones en transporte de pasajeros y de mercancías. Financia más de 40 puestos de mercancías a través de varias organizaciones. En los últimos tres años, la Unidad de Carga de TfL ha desarrollado el "Plan de Transporte de Mercancías de Londres" y su proyecto clave, el "Sistema de Reconocimiento del Operador de Mercancías", que se inició en 2008. TfL intenta conocer en detalle el transporte de mercancías, su marco reglamentario, los estándares industriales para el cumplimiento de la legislación, la adopción de buenas prácticas, la incorporación de tecnologías limpias, silenciosas y eficientes, el desarrollo de acuerdos de colaboración, la formulación de esquemas de beneficios/incentivos que puedan incluir programas formativos, y la coordinación el resto de la planificación urbana (usos del suelo, etc.).

#### París, *Francia*

La ciudad de París ha puesto en marcha un nuevo programa de transporte de mercancías (con efectos sobre la regulación, las zonas de carga/descarga y el planeamiento general), además de haber iniciado y apoyado acciones de demostración y experimentación. Las principales actividades llevadas a cabo en relación al transporte de mercancías son: la localización de instalaciones logísticas dentro de París, el uso de vehículos limpios (electricidad, gas, etc.) y el desarrollo de nuevos servicios logísticos basados en el ferrocarril y en las vías navegables.

#### Barcelona, *España*

Barcelona es reconocida como líder europeo gracias a distintas innovaciones logísticas, incluyendo los carriles de uso múltiple y la entrega silenciosa de mercancías de noche. Fue uno de los 3 centros de ensayo del proyecto FIDEUS, cuando un nuevo camión con bajo nivel de emisiones fue probado en escenarios diurnos y nocturnos. También fue la primera ciudad española en probar una micro-plataforma con furgonetas eléctricas y bicicletas, utilizados para llevar a cabo el último tramo de las entregas. Su estrategia de gestión del aparcamiento fue galardonada con el premio OSMOSE de 2006 por su innovadora gestión de la demanda, la cual ha contribuido a mejorar los indicadores de la circulación y el aparcamiento ilegal de vehículos de transporte de mercancías.

### Socios para transferir buenas prácticas

#### Palma de Mallorca, *España*

A parte del sistema de recogida de residuos, el Ayuntamiento de Palma aún no ha implementado políticas claras respecto a la gestión del transporte de mercancías. La logística de la ciudad tiene que ser re-organizada con el fin de mejorar las condiciones actuales de la congestión del tráfico.

#### Creta, *Grecia*

La Autoridad Regional de Creta está desarrollando políticas públicas para mejorar el transporte urbano y su impacto. Las iniciativas previstas incluyen la ampliación de zonas peatonales, los sistemas de control del tráfico urbano y el control de procesos de carga y descarga.

#### Atenas, *Grecia*

El municipio de Atenas ha puesto en marcha varias medidas de logística desde la celebración de los Juegos Olímpicos de 2004, incluyendo el control del estacionamiento en el centro de la ciudad, el control de las prácticas de carga y descarga, el control del acceso al área del "Triángulo Histórico", etc. El objetivo es desarrollar el marco regulador para el transporte urbano de mercancías.

#### Poznan, *Polonia*

En 1994, la ciudad de Poznan fue la primera ciudad polaca en implementar un sistema integrado de control del tráfico. El municipio también ha establecido zonas restringidas para el acceso de los vehículos de más de 16T en el centro de la ciudad y tiene previsto crear un Centro de Logística Integrado.

#### Vratsa, *Bulgaria*

El municipio de Vratsa ha trabajado principalmente en cuestiones de transporte público. El proyecto SUGAR será el primer enfoque sistemático sobre logística y transporte urbano de mercancías en el municipio.

#### Celje, *Eslovenia*

La ciudad de Celje tiene experiencia previa en proyectos europeos relacionados con el transporte y el medio ambiente, participando en los proyectos IMONDE (maximización del potencial para la intermodalidad de mercancías) y SUGRE (Flotas verdes y sostenibles).

#### Usti nad Labem, *República Checa*

Usti nad Labem aún no tiene un marco de políticas centradas en el transporte urbano de mercancías. Sin embargo, la ciudad se encuentra actualmente trabajando en un nuevo plan urbanístico. Las actividades a desarrollar y los resultados dentro del proyecto SUGAR pueden contribuir a este nuevo plan, integrando de esta manera las políticas de transporte enfocadas a la gestión logística de la ciudad.

## Próximos eventos

### Agenda de SUGAR para los próximos meses

- Presentación del premio SUGAR en la Conferencia Anual de POLIS en diciembre de 2009.
- Segunda reunión del proyecto, del 23 al 26 de Noviembre de 2009, en París [FR]: mesa redonda de buenas prácticas, con la participación de expertos externos y sesiones formación para profesionales.

## Opinión de los expertos en logística

### Entrevista a Maurizio Campanai, presidente de AXMediaTech

Por Carles Petit, Consultoría de Transporte CINESI



- En su presentación, usted señaló que la mayoría de los proyectos piloto relativos a la logística urbana no tienen continuidad después de su aplicación. ¿Cómo cree que el proyecto SUGAR podría contribuir a establecer medidas de larga duración?

El punto débil en las iniciativas sobre logística del transporte está relacionado principalmente con el modelo de negocio. Con demasiada frecuencia, el PPP (partenariado público-privado) no está claramente orientado hacia la sostenibilidad de la iniciativa, y el entusiasmo inicial cae en pocos meses una vez la financiación pública ha terminado. SUGAR debe tener en cuenta esta dimensión de la sostenibilidad como uno de los principales elementos para el éxito del proyecto. Las administraciones públicas muy a menudo piensan que una empresa privada tiene una tarea fácil en un proyecto de distribución urbana de mercancías, sin considerar los costos indirectos relacionados con la congestión. SUGAR podría evaluar las características clave sobre la sostenibilidad de tales iniciativas.

- ¿Cuáles fueron los principales obstáculos que aparecieron cuando el proyecto "taxi merci" se inició en Siena? ¿Cómo se resolvieron?

Los obstáculos se relacionan principalmente con el desarrollo del mercado potencial, la comunicación de los servicios y la calidad del servicio. La principal razón para el éxito ha sido la continuidad de las políticas encaminadas a simplificar la gestión del control de accesos en el área urbana.

- Según su experiencia, ¿qué enfoque político (los incentivos, la tipificación de los delitos, la ejecución, etc.) para operadores de transporte ha demostrado llevar a cabo mejores resultados?

No existe un enfoque mejor que otro. Cada ciudad tiene sus propias limitaciones y oportunidades. Para un pueblo pequeño es más fácil definir la aproximación al problema y una adecuada combinación de incentivos y penalizaciones podría ser la respuesta. El único enfoque constructivo se basa en alcanzar un acuerdo con las asociaciones locales y con los operadores de transporte nacionales y transnacionales. Por otro lado, la autosuficiencia de la iniciativa es la respuesta correcta. Los incentivos deben ser reforzados mediante la comunicación institucional.

- ¿Qué acciones se pueden implementar con el fin de mejorar la transparencia y/o la cooperación entre los operadores de transporte?

La cooperación depende del modelo de distribución de mercancías que vaya a aplicarse. Esto influirá en muchos detalles del control de la calidad del servicio y de la certificación de las entregas. La transparencia en los costes y la regulación sobre el último tramo de entrega es la principal limitación para que una empresa pueda evaluar las perspectivas de negocio. ¿Por qué evitar un servicio que es conveniente desde el punto económico y organizativo? Es necesario demostrar la independencia del servicio.

- ¿Qué formas de coordinación para los comerciantes (o los clientes del transporte de mercancías en general) se han creado? ¿Puede mencionar algún caso particular que haya tenido éxito?

La coordinación de los comerciantes es una cuestión crítica. La Cámaras de Comercio y las asociaciones locales usualmente no han sabido armonizar la demanda de servicios logísticos. La crisis económica puso de manifiesto las dificultades para crear una necesidad común en una ciudad o en un distrito metropolitano. En muchos casos, la gran mayoría de los comerciantes no aceptan las limitaciones temporales en la distribución y otras restricciones. Existe la necesidad de definir un mecanismo capaz de responder a los requerimientos específicos sin afectar a las normas básicas. Así, por ejemplo, la flexibilización de los servicios, o los servicios "a la carta", podrían ser opciones a considerar.

- ¿Puede mencionar y dar una descripción general de alguna experiencia que haya mejorado la logística urbana sin aumentar el precio de los productos finales?

Es muy difícil discutir acerca de los costos de la logística: el número de actores involucrados suele ocultar la estructura de costes en la cadena de distribución. Sin embargo, es posible decir que en muchas de las iniciativas de logística urbana en las ciudades italianas (Padua, Parma, Siena, Génova, etc.), el coste final para el usuario final no se incrementó. Para la cadena logística, sin embargo, no es lo mismo. Un nuevo modelo implica nuevos actores y esto significa un nuevo modelo de económico. Una buena iniciativa sobre logística urbana de mercancías necesita simplificación y un gran esfuerzo en dos direcciones: sostenibilidad económica y sostenibilidad ambiental.

## SUGAR

Sustainable Urban Goods logistics Achieved by Regional and local policies

Visítenos en [www.sugarlogistics.eu](http://www.sugarlogistics.eu)

## Palma de Mallorca

### Las obras complican la carga i descarga en la ciudad

*Por Javier Castro, Ajuntament de Palma*

La ciudad de Palma, al igual que la mayoría de municipios españoles, está llevando a cabo obras en la vía pública con el objeto de mejorar las redes de servicios (alcantarillado, suministro de agua, electricidad, telecomunicaciones, etc.) y la infraestructura para la movilidad (construcción de nuevos carriles bici, calles peatonales, carriles bus, ensanchamiento de aceras, etc.). El financiamiento de estas obras proviene del Plan E (Plan español para el Estímulo de la Economía y el Empleo), pero los proyectos se ejecutan siguiendo el planeamiento local y las prioridades del ayuntamiento. Las obras están causando problemas circulatorios en algunas vías principales de la ciudad. Además se están produciendo problemas generalizados en las calles en canto al aparcamiento y a la carga y descarga de mercancías.

El Departamento de movilidad y seguridad ciudadana del ayuntamiento de Palma ha reubicado las áreas de carga y descarga afectadas, procurando situarlas lo más próximas posible a su ubicación original. En algunos casos han surgido dificultades que han impedido la reubicación de estas zonas, quedando reducido el espacio total dedicado a las actividades logísticas a pie de calle en el cómputo global de la ciudad. No se ha realizado ninguna campaña de información destinada al sector del transporte de mercancías, los cuales se han adaptado a la señalización provisional instalada por el Departamento de movilidad y seguridad ciudadana. Las restricciones horarias no han sufrido ninguna alteración a causa de las obras.

En estos momentos la demanda de transporte de mercancías es muy elevada en el centro porque la temporada turística se encuentra en su habitual punta veraniega. La congestión circulatoria, los cambios de sentido en el viario, la reducción y reubicación de zonas de carga y descarga, etc. han incrementado los costes de las actividades logísticas en el centro, aunque no existen estimaciones económicas del alcance de estos impactos. Los agentes de policía controlan intersecciones especialmente problemáticas y las vías principales, pero no hay suficientes recursos humanos para prevenir las infracciones circulatorias en toda la ciudad. Dado que la ciudadanía percibe un menor riesgo de ser amonestado respecto a la tónica habitual (exceptuando los lugares donde suele haber presencia policial), en algunas zonas se ha incrementado la indisciplina en cuanto a la carga y descarga y el estacionamiento, provocando en ocasiones mayores problemas circulatorios. La invasión por parte de los conductores sobre los carriles bus y los espacios destinados a la parada de los autobuses también ha crecido en ciertos puntos de la red.

Todos estos problemas están poniendo de manifiesto la necesidad de encontrar herramientas de planificación y operación para mejorar las actividades logísticas en la ciudad de Palma. La creación de plataformas logísticas en aparcamientos públicos subterráneos podría ser una de las opciones de futuro. El Proyecto SUGAR

proveerá a los planificadores de la movilidad de Palma herramientas específicas para mejorar la gestión de las actividades logísticas.



Espacio reducido para operaciones de carga y descarga debido a las obras

### Primera feria de movilidad sostenible en Mallorca

*Por Carles Petit, Consultoría de Transporte CINESI*

El gobierno autonómico de las Islas Baleares está organizando la primera feria de movilidad sostenible en Mallorca. El evento tendrá lugar en un espacio convenientemente preparado del aeropuerto de Palma, del 17 al 19 de septiembre. Se espera que la accesibilidad del lugar estimule la participación de profesionales del transporte de toda España, tanto del sector público como del privado.

La feria se centrará en los retos de futuro para la movilidad en las Islas Baleares, creando un espacio común en el que los profesionales y cargos de la administración podrán intercambiar conocimiento y experiencia sobre buenas prácticas, proyectos en curso, estrategias de futuro, etc. Durante los 3 días de feria se tratarán multitud de temas: servicios de transporte público, gestión del tráfico y el estacionamiento, recursos energéticos, promoción de la movilidad a pie y en bicicleta, planeamiento urbano, transporte de mercancías, logística urbana, tecnologías aplicadas a la movilidad, etc.

Además del interés profesional, la feria también procurará dar información detallada al público general, con el objetivo de incrementar la sensibilización de la sociedad frente a los impactos negativos del actual sistema de movilidad. Además se distribuirán muchos productos de comunicación (folletos, guías, etc.).

El proyecto SUGAR será presentado durante la feria, ofreciendo una oportunidad para recoger las opiniones de los profesionales e iniciar el desarrollo de una red sólida con todos los actores del sector del transporte de mercancías.

The Managing Authority of the programme is not liable for any use of the information contained in this publication.