Country Specific Newsletter N° 4 – May 2011

THE SUGAR NEWS

Sustainable Urban Goods Logistics Achieved by Regional and Local Policies

En este número:

- Estado general del proyecto
- Reunión de Londres
- Un vistazo a las ciudades SUGAR
- Opinión de los expertos en logística: Ian Wainwright, Transport for London - TfL

Introducción

Estado general del proyecto

Por Regione Emilia-Romagna e ITL

El proyecto SUGAR acaba de entrar en su último año. Una vez finalizado el análisis DAFO en cada uno de los contextos locales, los socios ya se han puesto a trabajar en la definición de sus respectivos Planes Logísticos de Acción Local, que tienen por objeto mejorar la eficiencia y la eficacia de la logística urbana y concretar las futuras acciones municipales o regionales.

La transferencia de experiencias y la cooperación entre las ciudades expertas y los lugares aprendices se está fortaleciendo. Particularmente, Poznan (PL), Palma de Mallorca (ES), Atenas (GR), Región de Creta (GR), Praga (CZ) y Usti nad Labem (CZ) ya han presentado su contexto local y análisis DAFO al resto de socios del SUGAR mediante los respectivos *Joint Planning Exercises* (JPE). Dichos eventos permitieron a estos territorios beneficiarse de la búsqueda conjunta de soluciones en los diferentes "ejercicios prácticos" planteados en los JPE, definiendo estrategias futuras en materia logística. El próximo JPE está previsto en la ciudad de Vratca (BG) en julio de 2011, que además también se centrará en la ciudad de Celje (SL).

En diciembre de 2010, tuvieron lugar en Londres la cuarta Mesa Redonda de Buenas Prácticas (*Good Practice Round Table – GPRT-*) y la tercera sesión Train the Trainer (*TtT*). Durante estas sesiones, se trataron múltiples e interesantes temas, como ahora el papel que juegan las regulaciones municipales o regionales, los mecanismos de mercado o las políticas de transporte y de planificación urbana sobre el cambio de comportamiento en el campo de la logística, el coste y la efectividad de la implantación de medidas de control, etc. Las experiencias discutidas mostraron la importancia para las administraciones de mantener un activo diálogo con los ciudadanos y los operadores de transporte.

El documento "*Consolidated Good Practice Experiences*", que incluye un análisis transversal de todas las buenas prácticas internacionales en materia de logística urbana, está prácticamente finalizado, siendo su autor la entidad IFFSTAR (también conocida como INRETS), estando en breve disponible al público. Se trata de una herramienta muy válida para que las diferentes autoridades puedan aprender de otras experiencias exitosas. Además, se explica de manera muy didáctica cómo abordar la implementación, haciendo hincapié en el proceso, barreras, soluciones, etc. Cabe decir que durante la Conferencia Final del SUGAR (Bologna, en diciembre de 2011), se repartirán ejemplares al público asistente.

Durante el próximo mes de septiembre, cada uno de los sitios SUGAR llevará a cabo reuniones/talleres locales, en los que podrán participar los principales agentes públicos y privados ligados a la logística urbana: administraciones públicas, operadores de transporte, cámaras de comercio, consultores, expertos, etc. La intención de estos talleres no es solamente explicar la iniciativa SUGAR sino además discutir el plan de acción local y el futuro modelo deseable en la ciudad. Se prevé que en estos talleres se planifiquen y consensuen medidas realistas y eficaces. Estos eventos se darán a conocer mediante campañas de promoción que se llevarán a cabo en cada lugar particular.



Fig. 1 – Mesa redonda de buenas prácticas celebrada en Londres

Avance de noticias

- Durante la pasada reunión de proyecto en Bruselas se fijó la fecha de la Conferencia Final del SUGAR, que tendrá lugar en Bologna el próximo 13 de diciembre.
- El pasado 3 de mayo el proyecto SUGAR se presentó en un taller específico celebrado en Bruselas, organizado por el socio del proyecto POLIS. En él, participaron la Comisión Europea (Mr. Antonio Scala), los socios de SUGAR y otros agentes interesados. Más información en el próximo número de este boletín.

Made possible by the INTERREG IVC Programme

• Reunión de Londres

Descripción del evento

Por Carles Petit y Raúl Medina Granados, Cinesi Consultoría de Transporte

La última reunión del proyecto SUGAR del año 2010 tuvo lugar en Londres, entre el 30 de noviembre y el 3 de diciembre.

Al igual que en anteriores eventos, se organizaron nuevos "GPRT" y "TtT", así como también una visita técnica por el centro de la ciudad. De esta manera, los socios del proyecto pudieron aprender más sobre la situación de la logística y la gestión de mercancías en la capital británica. Además, tuvo lugar una nueva sesión del "*Enlarged Transfer Programme* – ETP-" (transferencia del proyecto más allá del consorcio SUGAR), moderada por POLIS (organizador) en cooperación con el líder del proyecto RER y el socio italiano ITL.



Fig. 2 – Desarrollo del evento de transferencia (ETP) en Londres

La mesa redonda de buenas prácticas tuvo como principal tema de debate la integración del transporte de mercancías en el medio urbano. Las ponencias introductorias se centraron en las actuales políticas aplicadas en las ciudades de Londres y Gotemburgo. En resumen, la sesión cubrió las siguientes materias: planificación urbana, cambios de actitud y de comportamiento, y el rol de la administración pública. La audiencia tuvo la oportunidad de escuchar la opinión de diferentes expertos y entender el papel que podría jugar cada agente involucrado en la logística urbana en el momento de definir propuestas.

Por otro lado, la sesión *Train the Trainer* se dividió en tres sub-sesiones. La primera se centró particularmente en la relación entre la mercancía y la vía pública, prestando atención a las diferentes herramientas de planificación implementadas en Londres. Expertos londinenses explicaron las características de las calles de la ciudad, así como también el programa FERS (*Freight Environment Review System*). Además, se explicó a la audiencia el concepto y funcionamiento de la zona de bajas emisiones (*Low Emission Zone*) y de peaje por congestión (*Congestion Charging Area*). La segunda sub-sesión del TtT se dedicó a investigar el papel que los negocios y comerciantes juegan en el sector. Como complemento, se realizó un ejercicio práctico que tenía como principal objetivo crear un plan de servicios y reparto (*Delivery and Servicing Plan*), una herramienta introducida en Londres y que ayuda a los comerciantes a conocer mejor cuál es su cadena de distribución y así gestionarla más eficientemente, reduciendo los posibles impactos ambientales y sociales, así como también sus costes. Por último, la tercera sub-sesión se dedicó al papel de las mercancías y distribuidores. El objeto fundamental fue identificar los aspectos clave a tener en cuenta a la hora de gestionar las mercancías, prestando atención a los intereses de los operadores, autoridades públicas y comercios.

Para finalizar, los participantes realizaron una visita técnica guiada por el socio *Transport for London*. Ésta ayudó a visualizar y entender conceptos explicados durante la mesa redonda y las sesiones de formación: elementos y señales, normativa para carga y descarga, áreas peatonales, etc. Además, se organizó una presentación en las oficinas de la empresa de ingeniería ARUP, que trataron sobre la distribución de mercancías mediante ciclos y la consolidación urbana.



Fig. 3 – Calle peatonal de Londres con restricción de circulación para vehículos excepto para carga y descarga (de 7:00 a 12:00h).

El evento de Londres finalizó con la jornada de transferencia del proyecto (*Enlarged Transfer Programme*) más allá del propio consorcio SUGAR. Durante la jornada tuvo lugar el intercambio de herramientas y conocimiento con representantes de las ciudades de Glasgow (UK), Hasselt (BE) y Bruselas (BE), las cuales presentaron sus respectivos análisis DAFO. El objetivo último fue promover el debate y definir recomendaciones prácticas y conclusiones.

Un vistazo a las ciudades SUGAR

Socios expertos en buenas prácticas

Barcelona, *España*

Barcelona es una ciudad mediterránea que cuenta con una población de 1.600.000 habitantes, que asciende a los 3.200.000 si se considera el ámbito metropolitano. Dispone de un puerto comercial estratégico, un corredor ferroviario de interés, y un importante patrimonio arquitectónico y urbano que la convierte en referente turístico. Por lo que se refiere a la logística, el transporte de mercancías representa el 33,6% del total de flujos de tráfico realizados por vehículos privados en el centro de la ciudad, representando además el 26,6% del total de desplazamientos, constituyendo, por lo tanto, uno de los principales desafíos que deben manejar las autoridades de tráfico. El fenómeno del transporte no se neutraliza únicamente mediante prohibiciones, sino más bien mediante la liberación de bloqueos que faciliten un flujo dinámico del tráfico y una mayor armonía entre los agentes implicados. Por lo que respecta al transporte de mercancías, Barcelona dispone de un Pacto por la Movilidad, el cual recoge esta cuestión, constituyendo grupos de trabajo y englobando diferentes agentes implicados. Esto garantiza una comunicación regular, de gran valor a la hora de actualizar continuamente los recursos disponibles. En zonas donde se ofrece prioridad a los peatones, la ciudad ha implementado controles de acceso con ventanas de tiempo para el tránsito de mercancías. En total existen 68 entradas controladas mediante un sistema informático que incorpora cámaras digitales. Otro medio de control es la utilización de tarjetas en los parabrisas, indicando los horarios de realización de la operación. Aunque puede no parecer sofisticado, se trata de un método que ha funcionado bien, siendo efectivo y fácil de implantar. Éstas, se basan en estudios que indican que el 96% de las operaciones se realizan en un tiempo inferior a 30 minutos y que mediante una programación adecuada se puede triplicar la disponibilidad de espacio existente. Por otro lado, existen los denominados carriles multiuso. Constituyen otro mecanismo eficaz, consistente en asignar diferentes usos para un mismo carril durante diferentes espacios de tiempo. Barcelona dispone de siete carriles multiuso que engloban un total de 5,5 km de longitud, valor que va en aumento. Con el objetivo de aprovechar al máximo el tiempo disponible, y teniendo en cuenta que el 92% de la distribución se lleva a cabo durante el horario comercial, la ciudad ha promovido la realización de operaciones de carga y descarga durante el período nocturno, coordinando estas autorizaciones con acreditaciones oficiales sobre reducción de emisiones sonoras, cumpliendo los límites establecidos en áreas residenciales. Con el fin de mejorar, el ayuntamiento de Barcelona participa en otros programas que tratan esta materia, como son FIDEUS, MILAGROS o FREDERIC.



Fig. 4 – Zona de aparcamiento tarifado con ventana horaria para la carga y descarga, con rotación cada 30 minutos

Socios para transferir buenas prácticas

Poznan, *Polonia*

Poznan es una de las ciudades más grandes de Polonia. Se encuentra en la parte centro-oeste, entre Varsovia y Berlín. Cuenta con 560.000 habitantes, que ascienden a 860.000 si se tienen en cuenta los municipios circundantes. La ciudad es un importante centro de comercios, servicios, industria, cultura, educación superior (más de 153.000 estudiantes) y ciencia. Además, es uno de los principales polos económicos del país. El transporte ha sido siempre un aspecto primordial, con el transporte público a la cabeza de la inversión, que incluye la creación de nuevas rutas de tranvía y la adquisición de vehículos. Muchas de estas inversiones se hacen en el marco del próximo campeonato europeo de fútbol a celebrar en el 2012. Poznan ya ha empezado a trabajar para mejorar la distribución urbana de mercancías, la cual supone un impacto negativo sobre el resto de flujos de tráfico y sobre los peatones. En muchas calles se prohíbe realizar operaciones durante horas específicas. La histórica plaza del mercado y las calles adyacentes se encuentran cerradas al tráfico, realizándose las entregas sólo durante las primeras horas del día y las últimas de la tarde. La mayor parte de la ciudad se encuentra cerrada al tráfico de vehículos por encima de las 16 toneladas. El proyecto SUGAR ha servido para descubrir y entender muchas medidas interesantes. Lo primero que se prevé hacer en Poznan es una campaña de recogida de datos, para así tener mejor comprensión sobre las actividades logísticas, lo cual ayudaría a definir mejor las soluciones a implantar. SUGAR ha identificado una amplia gama de buenas prácticas, incluyendo medidas centradas en la información (portales, mapas) y cooperación con los operadores de transporte de mercancías. Así, la organización de debates con todas las entidades del sector se puede considerar un buen comienzo para fomentar cambios positivos. El objetivo de las autoridades es identificar qué soluciones son las mejores para gestionar la logística de una manera innovadora, con el fin de que el sector sea más amigable para los ciudadanos y el propio medio ambiente, reduciendo también los costes y externalidades asociados en el largo plazo.

European Union
Regione Emilia-Romagna
INTERREG IVC
Made possible by the INTERREG IVC Programme

Próximos eventos

Agenda SUGAR para los próximos meses

- Quinto "*Joint Planning Excercise*", en la ciudad de Vratca [BG], del 5 al 6 de Julio de 2011, enfocado en las ciudades de Vratca y Celje

- Septiembre 2011: talleres locales en cada una de las ciudades SUGAR

- Sexta reunión de proyecto el 22 y 23 de septiembre de 2011, Palma de Mallorca [ES]: Mesa redonda de buenas prácticas con la participación de expertos externos

- Conferencia Final: Bologna [IT], 13 de diciembre de 2011

Opinión de los expertos en logística

Ian Wainwright, Senior Policy Officer, Transport for London (TfL)

Por Raúl Medina Granados, Cinesi Consultoría de Transporte



Apreciado Ian, es un placer disfrutar de esta entrevista contigo. Primero, nos gustaría saber un poco más sobre ti: bagaje académico, experiencia, etc.

Estudié Planificación Urbana (*Town Planning*) y trabajé durante 18 años en la industria logística. Ahora llevo un lustro en *TfL* como responsable de la definición de políticas en el ámbito del transporte de mercancías. Más recientemente he incorporado a mi trabajo el desarrollo de la Estrategia Municipal de Transporte (*Mayor's Transport Strategy*), consolidación urbana, entregas de mercancías en horarios alternativos y gestión de la logística durante las Olimpiadas de 2012.

Uno de los principales campos de acción de TfL son las mercancías y la logística. ¿Cuáles son los principales objetivos y el rol de tu compañía en su gestión?

El rol de la compañía es la implementación de la Estrategia Municipal de Transporte. Para el caso de las mercancías, dicha implementación implica tener un buen conocimiento de la actividad en Londres, desarrollar una estrategia a largo plazo para motivar cambios de comportamiento, promover la puesta en marcha de proyectos incluidos en el Plan de Mercancías de Londres (*London Freight Plan*) e implementar las nuevas figuras de planeamiento: el Plan de Entregas y Servicios (*Delivery and Servicing Plan*), el Plan Logístico para Construcciones (*Construction Logistics Plan*) y el Certificado de Reconocimiento de Operadores de Mercancías (*Freight Operator Recognition Scheme –FORS-*).

Sabemos que estás trabajando duro para motivar un cambio de comportamiento entre los agentes implicados en la logística. ¿Puedes mencionar los principales problemas a los que Londres se enfrenta hoy en día?

Londres, como cualquier otra gran ciudad, tiene problemas de congestión, baja calidad del aire y problemas de seguridad viaria, aspectos que pueden verse empeorados por la actividad logística. Por lo que se refiere a los operadores de transporte, éstos padecen de falta de fiabilidad en la duración de los tiempos de viaje y de accesos a veces poco adecuados (situación de aceras, bordillos, etc.) para realizar las entregas. Nuestras estadísticas muestran que el tráfico de mercancías supone el 17% del total de la distancia recorrida diariamente en Londres, contribuyendo además en un 23% en el total de emisiones de CO_2, un 38% en emisiones de PM_{10} y un 42% en las de NOx. Además, se prevé que la población se incremente y que la presión para desarrollar nuevas viviendas y lugares de trabajo reduzca el espacio disponible para infraestructuras logísticas cerca del centro. Para mejorar la situación, lo primero es reconocer que los comportamientos actuales sólo cambiarán si todas las partes involucradas visualizan las ventajas, especialmente en momentos en los que hay menos fondos públicos para implantar medidas correctoras.

Durante el evento celebrado en Londres, explicaste una herramienta de planificación llamada "Delivery and Servicing Plans". ¿Puedes describir cuál es su objetivo primordial?

Para cambiar el comportamiento necesitamos trabajar tanto con los operadores de mercancías como con sus clientes. Éstos, son los que frecuentemente dictan los tiempos de reparto, siendo la naturaleza del bien a repartir la que determina el lugar de dicha entrega. El Plan de Entregas y Servicios ofrece un marco de trabajo para los negocios e instalaciones para así identificar su cadena de suministro y gestionarla activamente, persiguiendo reducir los impactos que el tráfico de mercancías genera. Mediante el desarrollo de este plan, un negocio puede cuantificar su actividad logística, identificar las áreas que puede gestionar, elaborar un plan de acción y tomar medidas para cambiar aquellos comportamientos que sean mejorables.

¿Qué te gustaría recomendar a las ciudades aprendices del SUGAR a la hora de intentar gestionar mejor la logística?

Primero, que no intenten cambiarlo todo de golpe y que no se vengan abajo si dichos cambios no se producen con rapidez. Creo que hay que tener en cuenta cuatro aspectos clave:

- Mostrar la necesidad y convencimiento de realizar un cambio y determinar primero las prioridades a seguir.
- Implicarse con la industria y los negocios, pues asociarse con ellos es fundamental para motivar cambios.
- Asegurarse de que el sector del transporte de mercancías se incluye dentro de otras políticas sectoriales como la de transporte o la de ordenación del territorio.
- Ofrecer liderazgo y asegurarse de que la autoridad de transporte local actúa de la manera correcta.

Palma de Mallorca

Definiendo el plan de acción local

Por Raúl Medina Granados y Carles Petit, Cinesi Consultoría de Transporte

Se puede afirmar que la gestión de la logística urbana en la ciudad de Palma ya ha superado la fase inicial y se enfrenta ahora a un desarrollo más avanzado. Hasta la fecha se han creado una serie de herramientas muy útiles y bastante efectivas para gestionar la distribución urbana de mercancías: ordenanzas legales (para regular y restringir la actividad) y dotación de espacios específicos para esta actividad. Sin embargo, todavía no existe un plan logístico integral que ordene el transporte de mercancías y las cadenas de distribución de manera que se permita reducir el impacto ambiental que generan y aumentar la calidad del espacio urbano. Todo ello, unido a la alta intensidad demográfica y de actividades comerciales existente en el centro, a la gran estacionalidad turística, y a una morfología urbana complicada y caracterizada por una enorme competencia por el espacio, hace que sea necesario empezar a pensar seriamente sobre qué papel juega la logística urbana en el futuro modelo de ciudad.

Así, dentro del marco del proyecto SUGAR, el Ayuntamiento ha empezado a trabajar en la definición de la estrategia futura, la cual se plasma en un documento titulado "*Vision Strategy for City Logistics Development*". En este documento se hace referencia, de manera sintética, a los principales puntos que se incluirán en el Plan de Acción Local para la ciudad de Palma, el cual servirá de hoja de ruta para políticos, administraciones, transportistas, comerciantes, expertos y agentes interesados en la materia. Este trabajo es el resultado de varios años de participación y aprendizaje en los eventos organizados en el seno de SUGAR, así como del análisis pormenorizado de más de 40 buenas prácticas experimentadas en otros espacios urbanos europeos. Como conclusión global, se entiende que la administración pública juega un papel primordial en la gestión de la logística mediante la oferta de incentivos y la coordinación de los agentes implicados. La administración, por lo tanto, no es ni debe ser un mero proveedor de recursos económicos, sino que debe tomar un papel activo en la definición de estrategias y acercamiento de intereses y puntos de vista.

En términos generales, el futuro modelo logístico proyectado y esperable para la ciudad de Palma permitirá alcanzar los siguientes objetivos:

- Reducir el volumen de tráfico que diariamente accede al centro de la ciudad mediante la promoción de un mayor ratio de ocupación de los vehículos.
- Inclusión de los puntos de vista y aportaciones de todos los actores interesados, mediante la creación de un grupo de trabajo que se reúna regularmente.
- Fomentar el reparto en la última milla mediante vehículos más respetuosos con el medio ambiente, que operen entre nuevas plataformas de consolidación de mercancías en la periferia (de gestión pública, privada o mixta) y el cliente final.
- Introducir requisitos medioambientales y técnicos (ruidos, emisiones, uso de combustibles alternativos, dimensiones máximas, ocupación mínima de los vehículos, ventanas de tiempo más amplias para determinados vehículos, etc.) para poder acceder al centro. Todo ello en su conjunto permitirá fomentar un cambio de tendencia.
- Más concienciación y participación de la sociedad, difundiendo los beneficios económicos, sociales y ambientales que acarrea una gestión más eficaz de la actividad.
- Introducción paulatina de sistemas inteligentes y ágiles para el control de la actividad logística, como controles de acceso a determinadas áreas, inspección y acción policial, etc.
- Hacer de la logística y el transporte de mercancías un aspecto a tener en cuenta a la hora de diseñar políticas ligadas con el medio ambiente, la economía, el transporte, la ordenación del territorio y el urbanismo.

Avance de noticias

Por Carles Petit y Raúl Medina Granados, Cinesi Consultoría de Transporte

El Ayuntamiento de Palma está trabajando en la organización de un taller práctico que se celebrará próximamente en Palma. Este evento, que tendrá lugar en cada una de las ciudades SUGAR, pretende ser un espacio abierto para debatir sobre los problemas existentes en la ciudad, sus virtudes y las posibles acciones futuras a adoptar para mejorar el sector. Por ello, se espera que este taller ayude a concretar el Plan de Acción Local para la ciudad de Palma, que se presentará a finales de 2011.

SUGAR

Sustainable Urban Goods logistics Achieved by Regional and local policies

Visítenos en www.sugarlogistics.eu