



THE SUGAR NEWS

Sustainable Urban Goods logistics Achieved by Regional and local policies

Introducción

Pilares políticos para el intercambio de experiencias y definición de los sitios SUGAR

Por Carles Petit y Raúl Medina, Consultoría de Transporte CINESI

En los últimos meses, ITL ha realizado un estudio a fin de determinar las medidas que se aplican actualmente en la logística urbana, así como también las medidas deseadas y las futuras. Se recogen datos de 4 socios SUGAR expertos (GPS) y de 7 socios SUGAR para transferir buenas prácticas (TS). En el documento final se ofrece una comparación entre las dos tipologías de sitios y se identifican los temas más importantes en los que los socios se pueden calificar como donantes o receptores de prácticas y experiencias.

El proceso de recolección de datos se organizó a través de una matriz, donde cada ciudad tenía que identificar su situación actual en términos de logística de la ciudad y futuras acciones políticas a desarrollar. La estructura de la matriz incluye una lista de 71 medidas agrupadas en las siguientes categorías: administrativas, planificación urbana, gobernanza, concienciación, infraestructura, ITS y técnica, herramientas de modelización, gestión de la cadena de suministro e información. Cada medida se cruza con sus respectivos objetivos, grupos destinatarios, los niveles territoriales de destino y los organismos promotores. Las respuestas de los socios fueron recogidas, tratadas, analizadas y comparadas, ofreciendo de esta manera información y conclusiones interesantes. Según el estudio, las medidas administrativas son actualmente las más frecuentes en los dos tipos de ámbitos (57% del GPS y del 43% en TS), seguido por las medidas técnicas (11% del GPS y del 13% en TS). Las medidas de planificación urbana desempeñan un papel menor en los GPS en comparación con los TS (sólo un 5% contra el 12% de los TS). En general, hay una distribución homogénea de los objetivos, con ligeras diferencias. Otra diferencia principal es que en los TS casi no se considera la figura del Public Private Partnerships (PPP) como un grupo objetivo (1%), mientras que en los GPS son un grupo objetivo importante (17%).

En cuanto al nivel territorial, los GPS dan, en las medidas actuales, más importancia a la UE, el Estado y el nivel regional, mientras que los TS se orientan principalmente al nivel local. Por otra parte, las medidas de los GPS son promovidas por las administraciones regionales en un porcentaje mayor que en los TS, donde los organismos locales y nacionales tienen un mayor peso. Estas cifras muestran que los GPS se están moviendo hacia la armonización de la logística de la ciudad en un nivel regional, mientras que en los TS actúan más independientemente en sus regiones.

En cuanto a las medidas futuras, el equilibrio entre las diferentes categorías de medidas para los TS señala que estos sitios tienen una estrategia de acción menos clara con respecto a los GPS. Por otra parte, se espera que los PPP se conviertan en un grupo objetivo más importante en los TS (del actual 1% a un 14%). Considerando esta situación, se deduce que una estrecha cooperación entre ambos tipos de sitios será realmente necesaria.

En los últimos años, los GPS han dado importancia a la regulación del acceso en base a ventanas de tiempo de entrega (acto administrativo), los PPP (medida de gobierno) y los sitios web (medida de la información); mientras que los TS han desarrollado sobre todo la regulación del acceso, rutas de camiones, precios de estacionamiento y zonas peatonales (medidas administrativas).

Los GPS desean dar más importancia a las medidas de armonización de normas y tecnologías para el control y la ejecución, mientras que los TS dan prioridad a la regulación del acceso, las entregas nocturnas, los permisos multirecogida/multidescarga, el estacionamiento y áreas de entrega próximas, los sistemas de transporte de mercancías y tecnologías para la gestión, la información sobre las mercancías urbanas y los mapas con definición de rutas. Estas medidas serán analizadas profundamente durante las siguientes Mesas Redondas dedicadas a buenas prácticas y a sesiones de capacitación formativa.

Para más información, el documento final completo puede descargarse en www.sugarlogistics.eu.

Avance de noticias

El proyecto SUGAR fue presentado en el 12º Fórum Económico del CEI (SEF), que tuvo lugar el 12 de noviembre

de 2009 en Bucarest y en el que se reunieron alrededor de 1.000 participantes. Para más información, visite <http://www.ceinet.org>.

Todos los sitios SUGAR han comenzado a desarrollar el análisis DAFO de su situación logística local con el fin de mejorar el intercambio de experiencias y conocimientos requeridos para elaborar los planes de acción locales. Dos de los TS, Poznan y Palma, serán los primeros en presentar sus resultados intermedios en el 1er Ejercicio de Planificación Conjunta (JPE), a celebrar en Poznan en enero de 2010.

Reunión del proyecto en París

Mesa Redonda de Buenas Prácticas: Equipamientos logísticos urbanos

Por ITL, NET y Arnaud Lagrange (PMP)

La Mesa Redonda de Buenas Prácticas (GPRT) es un conjunto de sesiones técnicas dedicadas a temas de interés particular para los GPS, destinadas a estimular el diálogo y el intercambio de experiencias en ámbitos de política logística en desarrollo en ciudades avanzadas. La segunda Mesa Redonda de Buenas Prácticas, celebrada en París el 25 de noviembre de 2009, trata sobre equipamientos logísticos urbanos.

Se organizaron dos mesas redondas. Los ponentes de la primera presentaron sus puntos de vista sobre la inserción de instalaciones logísticas en el entorno urbano. Por otra parte, también se visitaron las plataformas logísticas de dos empresas (Monoprix y Chronopost).



Visita a la terminal ferroviaria logística urbana de la empresa Monoprix

Mrs. Laetitia DABLANC y Mrs. Dina Rakotonarivo (INRETS) presentaron una investigación sobre la expansión urbana de la logística y la eficiencia energética en los movimientos de mercancías en París. Los objetivos de esta investigación consistieron en la verificación del proceso de expansión logística usando el caso de las terminales de transporte de

paquetería en la región de París, hablando de su impacto ambiental en términos de emisiones de CO2, así como también de sus implicaciones políticas.

La investigación demostró que la distancia entre las terminales de carga (plataformas periféricas) y el centro de París se incrementó entre 1974 y 2008, repercutiendo en términos de impacto ambiental (emisiones de CO2).

Una solución puede ser la adopción de un enfoque de planificación más integrado bajo una autoridad regional. Además, la ubicación de terminales de logística debe resultar de un acuerdo entre el promotor y la comunidad local.

Mr. Christophe Ripert (SOGARIS, promotor de infraestructuras logísticas), hizo una presentación sobre las posibles soluciones para la distribución en la última milla. Insistió en la importancia de la reinstalación de la logística en el centro de la ciudad para facilitar la distribución en este último tramo. Explicó que la estrategia de SOGARIS es tejer una red equipamientos logísticos.

La segunda Mesa Redonda trató sobre las lecciones extraídas en base a los experimentos de París con plataformas urbanas.

Mr. Bernard Gerardin, consultor, presentó una serie de implementaciones puestas en marcha en París, con éxito dispar. Una de las primeras lecciones es que la consulta y la cooperación con los actores locales es una forma eficaz de contribuir a la optimización del transporte urbano de mercancías. Para llegar a esto, se recomienda seguir un procedimiento paso a paso en el nivel local.

Mr. Xavier Mazingue presentó el concepto de la empresa La Petite Reine. Esta empresa está especializada en el transporte ecológico de mercancías en el interior de la ciudad, propulsado con vehículos eléctricos de tres ruedas llamados Cargocycles® (desarrollados por ellos mismos). La Petite Reine ha sido galardonada varias veces por su contribución a la innovación, y actualmente opera en el centro de cuatro ciudades de Francia. Según el Sr. Mazingue, hay varias cuestiones clave que explican el éxito de La Reine Petit. Por un lado, la importancia de la negociación de un «tasa logística» para el alquiler de almacenes. Por otro, poder iniciar relaciones amistosas, estructuradas y a la vez profesionales con las autoridades locales. Finalmente, vencer a la competencia desleal ofreciendo un servicio con una calidad excepcional.



Un vistazo a las ciudades SUGAR

Socios expertos en buenas prácticas

Región Emilia-Romaña, *Italia*

La distribución de mercancías tiene de una importancia creciente en las agendas políticas de las ciudades de la región Emilia-Romaña, ya que plantea múltiples desafíos relacionados con la congestión, la protección del medio ambiente, el consumo de energía, la gestión logística y los negocios. Emilia-Romaña ha jugado y jugará un papel clave en el desarrollo de medidas y acciones encaminadas a la optimización de la distribución urbana de estas mercancías y a hacer de los territorios afectados espacios más atractivos y habitables, además de también seguir el Plan de Acción de la CE sobre movilidad urbana. La región ha participado en proyectos europeos (City Ports, MEROPE) y definido iniciativas específicas para la financiación de proyectos locales (11 millones de euros con una contribución del 50%). Los proyectos financiados sobre la distribución de mercancías tienen un importante bagaje analítico, técnico y organizativo, lo que ayuda a ajustarse a las necesidades empresariales y la protección del medio ambiente. Además, estos proyectos son económicamente sostenibles, basándose en la cooperación público-privada.

Los objetivos comunes y los resultados son: la racionalización del sistema de distribución actual, la reducción del número de vehículos en el centro de la ciudad impidiendo el acceso para los camiones pesados, y evitar una solución única y rígida para la entrega de mercancías en el centro histórico. No existen normas comunes definidas y aprobadas por las autoridades locales, y un análisis de los resultados se está iniciando con el fin de identificar buenas prácticas y así transferirlas entre los diferentes entes.

He aquí una breve descripción de los principales resultados obtenidos por municipios:

Ferrara y Ravena: más de 16.000 vehículos se han transformado en vehículos "ecológicamente compatibles" (GPL, metano o eléctrico).

Reggio Emilia: una serie de leyes que fomentan el uso de vehículos eléctricos, tales como el libre acceso 24 horas a zonas de tráfico restringido, aparcamiento gratuito en todas las zonas azules 7 días a la semana y las 24 horas del día, carga y descarga 24h/24, y la libertad de movimiento durante los días de bloqueo del tráfico debido a la contaminación. La iniciativa ECONOLOGGIO es ahora autosuficiente.

Parma: El proyecto Ecologistics se ha implementado en el centro histórico (24,8 km² y 21.000 habitantes). El proyecto se refiere en particular a los vehículos matriculados como los camiones que transportan alimentos frescos, alimentos secos, ropa, artículos "horeca" (hostelería, restauración y catering) y productos envasados. Así, un total de 250 tiendas, restaurantes y bares reciben 40 toneladas/día en el centro de la ciudad. Este proyecto también resulta ser actualmente autosuficiente.

Módena: Actualmente, 10 operadores logísticos están involucrados en la iniciativa de Módena CityPorto para la entrega de mercancías en el centro de la ciudad.

Bolonia: Todas las calles que llevan al centro de la ciudad cuentan con cámaras de ejecución, y se han definido normas específicas de gestión. La iniciativa "Van Sharing" (compartir furgoneta/camioneta), gestionada por el GSI (Gestione Servizi Interporto) y la TPS-PTV, está todavía en su fase inicial. Un operador de transporte ya ha dado la primera camioneta, a fin de iniciar las actividades de entrega y comenzar a utilizar la plataforma virtual desarrollada para organizar y optimizar las cargas y también los viajes. El día 22 de enero de 2010 se celebrará la ceremonia oficial de apertura de la iniciativa "Van sharing".

Socios para transferir buenas prácticas

Palma de Mallorca, *España*

Palma es la capital de la Comunidad Autónoma de las Islas Baleares, región localizada en el mediterráneo occidental. El municipio tiene más de 400.000 habitantes, con una extensión de aproximadamente 250 km². Aunque es una ciudad de tamaño medio, el desarrollo urbano se ha caracterizado por la difusión de áreas residenciales y económicas sobre la periferia. En términos de movilidad, la consecuencia de esta expansión urbana ha sido el continuo incremento de flujos de tráfico y conmutadores.

Durante la década de los noventa, la ciudad experimentó cambios rápidos, con la incorporación de compañías nacionales e internacionales en el contexto económico local. Esta intensificación de las relaciones comerciales con regiones externas, junto a las particularidades geográficas de Palma (ubicada en una isla), hace de la gestión logística y del transporte de mercancías uno de los temas clave a considerar a la hora de diseñar e implementar políticas locales y regionales.

Palma tiene dos principales centros logísticos que recogen la gran mayoría de bienes llegados a la isla: el puerto (que concentra la inmensa mayoría de la mercancía) y el aeropuerto. El puerto yace sobre el paseo marítimo, dentro de la ciudad, haciendo de esta manera necesaria el transporte parcial de las mercancías dentro de los límites urbanos. Los bienes son transportados a centros logísticos en la periferia (polígonos industriales) y, posteriormente, distribuidos entre los diferentes comercios y negocios mediante vehículos de tamaño medio.

La red actual de zonas de carga y descarga es muy extensa, con más de 700 espacios habilitados a este fin, estando regulados mediante casi 100 horarios diferentes dependiendo del distrito de la ciudad. Los responsables políticos, con el fin de mejorar la gestión, se están centrande en mejorar el diseño y la implementación de estas zonas, en perfeccionar métodos de recolección de datos de campo y estadísticos y, también, en garantizar el cumplimiento de la normativa aplicable.

Próximos eventos

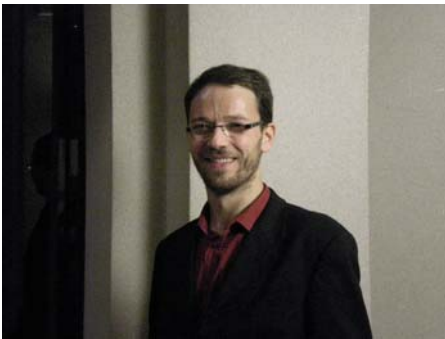
Agenda de SUGAR para los próximos meses

- Tercera reunión de proyecto, del 25 al 28 de mayo de 2010, Barcelona [ES]: Good Practice Round Table con la participación de expertos externos y sesiones TtT (Train the Trainer).
- 2nd Joint Planning Exercise, enfocado en la ciudad de Atenas y la región de Creta, días 1 y 2 de julio de 2010, Heraklion [EL].

Opinión de los expertos en logística

Entrevista con Jean-Baptiste Thébaud, Project Manager, Interface Transport

Por Raúl Medina, Consultoría de Transporte CINESI



En la reunión de París también se llevó a cabo una sesión TtT (Train the Trainer), dedicada a la formación y capacitación de los socios, con el fin de garantizar la transferencia de

conocimientos. Los tópicos cubiertos fueron varios.

Por un lado, se analizaron técnicas y métodos para la recolección de datos y su análisis (a cargo de Mr. Jean Louis Routhier). Por otra parte, se trató por medio de Mr. Jean-Baptiste Thébaud la temática del reparto urbano y el diseño e implementación de zonas de carga y descarga. Aprovechamos la situación para entrevistar a éste último, para así aprender un poco más sobre la materia.

-Usted presenta el conductor como un elemento clave en el sistema urbano de repartos. ¿Qué condicionantes han de tenerse en cuenta, desde el punto de vista del conductor, a la hora de diseñar la implantación de espacios para la carga y descarga?

El conductor presenta una serie de necesidades debido a las limitaciones que sufre a la hora de ejercer su trabajo, que hacen que el conductor se encuentre en una situación de inferioridad. Un condicionante básico es el tiempo. El tiempo es un factor determinante a la hora de organizar los viajes y entregas diarias. A lo largo del día el conductor ha de efectuar múltiples entregas, en las cuales el tiempo juega un papel muy importante. Los retrasos pueden provocar una gran pérdida de tiempo a lo largo del día. Por otro lado, no debería

tener demasiados problemas a la hora de estacionar. Un área de carga y descarga debe ser de fácil estacionamiento, cómoda a la hora de descargar la mercancía y para manejarla o transportarla. Finalmente, el conductor no debe obstaculizar el flujo de tráfico que circula por la misma vía.

-Usted ha explicado las directrices a seguir para implantar con éxito zonas de carga y descarga. ¿Podría mencionar los parámetros técnicos a considerar?

Durante el diseño e implantación de un espacio para la carga y descarga, los parámetros técnicos se refieren fundamentalmente a la longitud, amplitud, proximidad y elevación de los bordillos y condiciones técnicas de las aceras. Se recomiendan unas dimensiones mínimas, tener en cuenta las condiciones locales, identificando dónde es más viable desde el punto de vista técnico.

-Hemos aprendido un nuevo método cuyo fin es determinar el número de espacios a implantar en función del área urbana.

¿En qué consiste?

Se trata de un método cuantitativo que pretende obtener el número de áreas de carga y descarga a implantar en una sección determinada. El valor obtenido depende de la naturaleza de las actividades presentes. Dichas actividades se clasifican en categorías, teniendo cada una de ellas un coeficiente determinado en función del número de entregas semanales registradas. Una vez inventariada la sección, se multiplica el total de actividades de cada categoría por su respectivo coeficiente, dividiendo el resultado entre 90. El valor resultante será el número teórico de zonas de carga y descarga a implantar en la sección.

-Cómo pueden las autoridades locales gestionar más efectivamente estos espacios? ¿Qué tipo de recomendaciones considera claves?

Se recomienda que dichos espacios posean un tamaño correcto, con un contorno apropiado y que se ajuste a los parámetros técnicos especificados anteriormente. Además, las zonas de carga y descarga deben ser totalmente gratuitas. La regulación y control por parte de las autoridades a estar presente. Finalmente, se recomiendan fórmulas que pretendan dar un múltiple uso, compartiendo el uso temporal del espacio entre transportistas y conductores privados (time-sharing).

SUGAR

Sustainable Urban Goods logistics Achieved by Regional and local policies

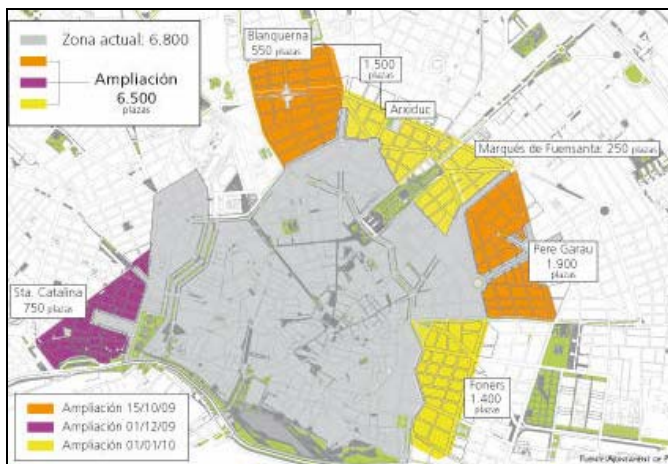
Visit us at www.sugarlogistics.eu

Palma de Mallorca

Ampliación de la zona ORA en Palma

Por Raúl Medina, Consultoría de Transporte CINESI

Durante los últimos meses, el departamento de Movilidad del Ayuntamiento de Palma ha procedido a la ampliación de la zona ORA (Ordenanza Reguladora de Aparcamiento), que consiste en la gestión de la ocupación de las plazas de estacionamiento mediante el pago de una tarifa, quedando excluidos de dicho pago aquellos que exhiban la tarjeta de residente en la zona correspondiente. Esta actuación es resultado de diferentes estudios de movilidad y estacionamiento realizados en diferentes zonas de la ciudad, llevados a término durante el año 2008. En concreto, la medida implica dotar con 6.350 nuevas plazas de ORA a diferentes barrios de Palma (Santa Catalina, Arxiduc, Blanquerna, Pere Garau, Foners y Marqués de Font Santa), lo cual se traduce en un incremento del 93% en el número de plazas que existía previamente a la ampliación (6.800 plazas). Así, la primera fase de ampliación se ejecutó en octubre de 2009, en los barrios de Blanquerna y Pere Garau, incorporando 2.450 nuevas plazas. Seguidamente, en el mes de diciembre, se introdujeron 750 plazas en Santa Catalina. Finalmente, la actuación se ha culminado a principios de enero de 2010, añadiendo 2.350 plazas en los barrios de Arxiduc, Marqués de Font Santa y Foners.



Fuente: Diario de Mallorca (2009)

De manera complementaria, se ha procedido a extender el horario de funcionamiento de estas zonas ORA, el cual se amplía de 9:00h a 14:30h y de 16:30h a 20:00h, excepto los sábados por la tarde, domingos y festivos, donde no se exige tarifa alguna. Así, la tarifa mínima es de 0,65 euros/30' y la máxima 2,10 euros/120'. Además, se crean las nuevas denominadas "zonas 3", donde se aplicará una nueva tarifa de 2,10 euros por 3 horas de estacionamiento.

Se espera que esta medida contribuya a avanzar hacia un nuevo sistema de movilidad más respetuoso con el medio ambiente, es decir, con menor presencia del vehículo privado y mayor incidencia de los desplazamientos en transporte público y modos no motorizados. Además, el diseño final de la medida se ha fundamentado en la participación activa de asociaciones de vecinos, comerciantes etc., quienes han visto como sus calles se han ido congestionando cada vez más producto del exceso de vehículos. Se prevé que la propuesta ejecutada mejore la calidad de vida urbana, incremente la disponibilidad de espacio público y reduzca la contaminación acústica y ambiental. Por otro lado, aquellas personas que accedan a la ciudad en vehículo privado tendrán la opción de estacionar en los nuevos aparcamientos disuasorios ubicados en la periferia, para posteriormente poder desplazarse al centro en transporte público.

De esta manera, a partir de ahora los vecinos podrán estacionar de manera prácticamente gratuita (24 euros anuales) mediante exhibición de la tarjeta de residente en las nuevas zonas ORA de su distrito, exceptuando aquellas catalogadas como zona "0/0", de aplicación en espacios comerciales puntuales, y en las que incluso el residente tendrá que abonar la tarifa correspondiente.

Los resultados no se han hecho esperar. Las nuevas zonas ORA presentan calles con una ocupación mucho más reducida, donde tan solo medio año antes era absolutamente complicado encontrar plaza de aparcamiento. Esta nueva situación ha permitido mejorar las operaciones de carga y descarga gracias a la reducción de la intensidad del tráfico y a la mayor disponibilidad de espacio libre cerca de comercios y restaurantes.



Carrer Pérez Galdós, antes y después de la implementación de la zona ORA (Diciembre 2009 y Enero 2010)

Finalmente, han de remarcarse los beneficios sociales de la medida adoptada, pues permite incorporar 72 nuevos agentes controladores, los cuales se han contratado siguiendo criterios socioeconómicos, favoreciendo la incorporación de personas pertenecientes a colectivos más "vulnerables": parados de larga duración, familias monoparentales, discapacitados..., todo ello, en cumplimiento con la Ley Orgánica para la igualdad efectiva entre hombres y mujeres.