

Distribución urbana:

las empresas como parte de la solución

Madrid y Barcelona están tratando de disminuir la contaminación aplicando restricciones al transporte. A raíz de estas políticas, resulta interesante hacer una reflexión en profundidad sobre el estado actual de la distribución urbana y sobre cómo optimizarla. La colaboración entre todas las partes implicadas resulta esencial para encontrar medidas que sean sostenibles desde tres puntos de vista: medioambiental, social y económico.

MARC NICOLÁS
RESPONSABLE DE TRANSPORTE EN AECOC
mnicolas@aecoc.es



Es evidente que la distribución urbana de mercancías se ha convertido en un aspecto muy relevante en las agendas de las principales ciudades a nivel mundial. De ser un tema irrelevante en los encuentros de movilidad, tradicionalmente centrados en el transporte de personas, ha pasado a ser un tema imprescindible.

Varios factores han favorecido esta consideración. Entre ellos destacan:

- El aumento de viajes urbanos, por el incremento de la concentración demográfica en las ciudades y el aumento de las entregas a clientes que viven en la ciudad derivadas del e-commerce.



- La preocupación creciente por la calidad del aire en las ciudades, donde aunque el transporte de mercancías es relevante, no es el factor principal. De hecho, el transporte de mercancías representa alrededor del 20% de las emisiones, frente al 80% que genera el transporte de viajeros.

Ante este contexto, la gestión del transporte de mercancías es una prioridad para los equipos de movilidad de la Administración Pública. Sin embargo, al no ser un tema que hayan tratado tradicionalmente las administraciones, todavía caben numerosas mejoras en este campo, en el que falta información para tomar buenas decisiones.

ENFOQUE GLOBAL

En España, como en la mayoría de países de Europa, la gestión del tráfico urbano es competencia de cada ayuntamiento. Además, cada ayuntamiento cuenta con varias concejalías con reglamentos que pueden afectar al transporte de mercancías, como por ejemplo, movilidad, circulación, medio ambiente, urbanismo... La consecuencia de este modelo es la heterogeneidad de las normativas con las que lidian las empresas de distribución y paquetería para repartir mercancía cumpliendo con la legalidad. ■ ■ ■



CLAVES DE LA SOSTENIBILIDAD EN LA DISTRIBUCIÓN URBANA

- ❖ **Enfoque global.** Compartido por las administraciones municipales y las empresas.
- ❖ **Comunicación y colaboración.** Fomentando el intercambio de información entre las partes implicadas.
- ❖ **Optimización de cargas.** Ampliando y homogeneizando la Masa Máxima Autorizada.
- ❖ **Uniformidad jurídica.** Las legislaciones locales deben ser homogéneas y deben garantizar planes de sostenibilidad a largo plazo.
- ❖ **Flotas sostenibles.** Fomentando el uso de combustibles y vehículos sostenibles a través de mejoras en la tecnología e incentivando su uso.
- ❖ **Logística nocturna.** Cuando sea posible, resulta más sostenible la logística nocturna o en horas valle, ya que disminuye alrededor de un 15% las emisiones de CO₂ y NOx.

LA
MAYOR RED
EUROPEA
de mercancía paletizada



✓ Si necesita **ENVIAR** o **RECIBIR** mercancía **PALETIZADA** con las mejores garantías de **fiabilidad, rapidez y seguridad** a unos **costes muy competitivos, ¡LLÁMENOS!**



SEGUIMIENTO ONLINE

Siga sus expediciones on line y recupere la información que necesita de forma fácil y cómoda.



+34 902 88 24 24
www.palletways.com



La distribución urbana se debe mejorar desde un enfoque global: administraciones y empresas deben formar parte de la solución.

Uno de los focos de trabajo de AECOC es participar con las administraciones para aportar información y conocimiento sobre la distribución urbana de mercancías que sea útil a la hora de tomar decisiones, así como promover medidas que mejoren el transporte urbano.

El principal concepto que debemos tomar como punto de partida es que no existe una única solución. La distribución urbana de mercancías se debe mejorar desde un enfoque

global, no a partir de soluciones individuales. Además, es necesario que se involucren todos los sectores implicados: las empresas y comercios no deben formar parte del problema, sino de la solución.

EL RETO: COLABORACIÓN

La colaboración en la distribución urbana de mercancías es todo un reto para la industria, los comercios y las administraciones. La principal dificultad es conseguir una correcta comunicación y, una vez estén abiertos los canales de comunicación, acomodar el interés de todas las partes que intervienen. La distribución urbana de mercancías se puede adaptar a estas necesidades de la ciudad, siempre que se comunique con suficiente antelación y se acuerde la operativa con los sectores implicados.

En este sentido, las administraciones tienen cada vez más en cuenta a los sectores afectados y tanto Barcelona como Madrid han establecido reuniones periódicas con representantes de empresas para tomar medidas consensuadas y efectivas.

AECOC también forma parte activa de esta colaboración. Hace años que participa en la mesa de movilidad del ayuntamiento de Barcelona. Y recientemente se ha incorporado a reuniones con el ayuntamiento de Madrid para buscar soluciones sostenibles para la distribución urbana.

Se debe tener en cuenta que existen otras soluciones aparte de limitar la entrada de vehículos o apostar por nuevos combustibles. Todas las mejoras que ayuden a optimizar cargas y a mejorar las operativas para acceder, circular y estacionar en las ciudades hacen que el transporte sea más sostenible y menos contaminante.

Además, debemos ser conscientes de que existen diferentes modelos de distribución que requieren soluciones diversas. Por ejemplo, una solución beneficiosa para el sector del retail puede que no lo sea para horeca o para paquetería. Las administraciones también deben tener en cuenta estas necesidades diferentes.

Finalmente, la seguridad jurídica y la uniformidad también son importantes para el sector. Falta homogeneidad en las legislaciones locales para la distribución urbana de mercancías y planes a largo plazo que incentiven a las empresas a la hora de aplicar cambios sostenibles en su operativa y en sus vehículos.

MEDIDAS PROPUESTAS

Considerando que la mejora del transporte urbano de mercancías debe partir de un enfoque amplio, merece la pena analizar algunas de las medidas propuestas por los consistorios de forma individual para hacerlo más sostenible.



Los ayuntamientos de Barcelona y Madrid, junto con AECOC, buscan soluciones sostenibles para la distribución urbana.

Restricciones de circulación

Sin duda, las restricciones de circulación de ciertos vehículos o en ciertos viales afectan con especial importancia al tráfico de mercancías en las ciudades. Hay que recordar que el transporte de mercancías no tiene alternativa (como sí que la tienen los viajeros con el transporte público) y que, por tanto, es indispensable para el abastecimiento de las ciudades.

Los puntos de venta se caracterizan por su alta rotación de producto y por su limitada disponibilidad de stock de existencias. Esta característica se da en toda la gama de productos, pero es especialmente acusada en productos frescos (carnes, pescados, fruta y verdura, panadería, lácteos, etc.). Los supermercados, tiendas de productos frescos, bares, restaurantes, moda, panaderías, etc. deben abastecerse a diario para ofrecer sus productos y, de no ser así, se vería afectado el ciudadano, que perdería servicios esenciales, y las empresas, que perderían ventas.

Las mejoras que optimicen las cargas y mejoren las operativas para acceder, circular y estacionar en las ciudades hacen el transporte más sostenible y menos contaminante.

Por tanto, asumiendo que tendrán que entrar las mismas mercancías en total, las restricciones no disminuirán el número de viajes necesarios para abastecer la ciudad. Además, las rutas y medios de aprovisionamiento se optimizan al máximo para ahorrar tiempo y combustible. Por eso, estas rutas son mucho más eficientes que la suma

de los desplazamientos particulares que podrían generarse por personas que, desde el centro, salgan a la periferia para abastecerse de los productos que escaseen en su zona.

En este sentido, faltan datos de los viajes que puede generar la falta de distribución de mercancías o la limitación de acceso de vehículos particulares. Por ejemplo, un particular que no encuentra un producto puede viajar para ir a buscar ese producto a otro sitio, o un particular que no puede cargar su compra generará igualmente un viaje para que le envíen la compra a casa. ■ ■ ■

+40
AÑOS
EXPERIENCIA
Santos



1970



Actualidad



Santos

La empresa Grupo Logístico Santos, renace como un proyecto empresarial enfocado a los sectores del Transporte, Distribución y Logística, con una experiencia acumulada de más de 40 años con una gran capacidad de innovación, de adecuación a nuevos proyectos y de adaptación a las necesidades de cada uno de nuestros clientes.



Grupo Logístico Santos

Polígono Industrial Cabanillas del Campo
Calle Francisco Medina y Mendoza, 13
19171, Cabanillas del Campo, Guadalajara
Tlf. 949 275 628
Fax. 949 270 913

www.santostransportes.es



Promoción de flotas más sostenibles

La DGT está repartiendo etiquetas que diferencian a los vehículos según las emisiones que generen. Esto ofrece a las administraciones un criterio de discriminación a la hora de intentar disminuir la contaminación, tanto a largo plazo como en episodios puntuales.

Por otro lado, la recuperación económica ha contribuido a que las empresas renueven sus flotas, algo que se evidencia en un incremento sostenido de las matriculaciones de vehículos ligeros y pesados. Y aunque gran parte de los vehículos adquiridos son de combustibles tradicionales, hay que poner en valor que estos nuevos modelos generan muchas menos emisiones que los antiguos.

Si nos centramos en combustibles alternativos debemos tener en cuenta que, para su implantación, son necesarios dos factores:

- Que la tecnología disponible y la red de abastecimiento cuadren con las necesidades operativas que exige la distribución de un determinado producto. Por ejemplo, los vehículos eléctricos pueden ser útiles para envíos pequeños como paquetería, pero ahora

Las rutas y medios de aprovisionamiento son mucho más eficientes que la suma de los desplazamientos particulares.

mismo no existe la tecnología de cero emisiones para vehículos con cargas grandes, de varios palés para un supermercado de bebidas para el sector horeca.

- Que sea económicamente asumible. Hoy en día los vehículos de combustibles alternativos todavía tienen un elevado sobrecoste frente a los de combustibles convencionales. Solo las grandes empresas pueden hacer frente a este sobrecoste, mientras que, como sabemos, la estructura empresarial de transporte en España está compuesta sobre todo por pequeñas empresas y autónomos que no pueden hacer frente a esta inversión extra.

Actualmente, se está haciendo un esfuerzo y cada vez hay más empresas que utilizan vehículos de combustibles alternativos pero hay casuísticas en las que la tecnología o bien no ofrece una solución todavía o bien es demasiado cara como para apostar por ella.

En cualquier caso, hay formas de incentivar el uso de flotas más sostenibles, entre ellas:

- La discriminación positiva de estos vehículos: más tiempo en zonas de carga y descarga, ventanas de horario de acceso más amplias...
- Subvenciones para adquirir estos vehículos o ayudas en forma de deducción de tasas.
- Promocionar una red de abastecimiento de combustible amplia para combustibles no convencionales.

En cualquier caso es imprescindible crear un marco jurídico que dé seguridad a las empresas para apostar por combustibles alternativos. Por ejemplo, asegurar que si apuestan por un tipo de combustible en el futuro no se restringirá la entrada a la ciudad de este tipo de combustible.

Logística nocturna

Un estudio realizado por AECOC en 2014 demuestra que, respecto a la



distribución diurna, la nocturna o en horas valle disminuye alrededor de un 15% las emisiones de CO₂ y NO_x. Y que, si además se acompaña de un permiso para permitir la entrada de vehículos más grandes, estos ahorros pueden llegar al 30%. Además, la logística nocturna ayuda a descongestionar la ciudad en horas punta y en algunos casos puede ser rentable.

En este sentido, se ha producido un cambio en las administraciones locales, que al principio eran reacias a su implantación debido a la molestia que podrían causar a los vecinos, y ahora han pasado a ser impulsores de esta medida. A ello han contribuido tanto la buena labor de las empresas pioneras en la distribución nocturna, que han demostrado que las cosas se pueden hacer bien y sin causar molestias, y las evidencias de beneficios medioambientales y sociales para la ciudad.

Aunque la logística nocturna tiene muchas ventajas, es importante tener en cuenta que ha de tener cabida dentro de cada operación. Hay modelos de negocio en los que la logística nocturna no es posible porque los comercios no pueden recibir la mercancía durante la noche.

MMA

La Masa Máxima Autorizada (MMA) es otro de los aspectos que pueden reducir viajes y por tanto, conducir a una distribución urbana más sostenible. En muchos casos las ordenanzas limitan la MMA que puede circular,



aunque puedan entrar vehículos más cargados tanto por las dimensiones de los viales como por el peso que puede soportar el pavimento. No tiene sentido crear ineficiencias con limitaciones que en ocasiones no tienen justificación. Utilizar permisos especiales de MMA para determinadas operaciones puede ser una vía para encontrar eficiencias.

Además, la MMA es un claro ejemplo de la necesidad de homogeneizar normativas ya que en numerosas ocasiones en una misma área metropolitana, aunque sea toda urbana, tienen diferentes normativas de MMA por municipio. Estas diferencias crean ineficiencias en el establecimiento de rutas.

COLABORACIÓN ENTRE CARGADORES Y TRANSPORTISTAS

El sector trabaja continuamente para encontrar fórmulas que permitan ahorrar emisiones y gastos. Por un lado, hay fórmulas de colaboración y acuerdos para aprovechar el llenado de los camiones optimizando cargas y frecuencias de entrega. Así se ahorran viajes y emisiones.

Otras fórmulas para colaborar pasan por contratos entre cargador y transportista en los que se incentiva de diversas maneras que el trans-

portista adquiera vehículos menos contaminantes.

A modo de conclusión, para conseguir una distribución urbana de mercancías más sostenible es necesario contar con un enfoque global a partir del conocimiento y con unos objetivos definidos que cuenten con el consenso y el compromiso, tanto de las administraciones públicas como del tejido empresarial.

El punto clave a tener en cuenta a la hora de buscar soluciones para la distribución urbana de mercancías es que estas soluciones sean sostenibles desde tres puntos de vista: medioambiental, social y económico. Si las soluciones no cumplen con los tres puntos, no serán viables.

© Marc Nicolás



**TRANSPORTES
ALMACENES
TRANSITARIOS**

**RODAMOS
EL EQUIVALENTE EN KMS A**

**1525 VUELTAS
AL MUNDO AL AÑO**

Grupo TT Central:

Avenida dos Ferreiros 1-3
15573 Narón (La Coruña)
TT Centralita: 981 388 322

www.grupo-tt.com

Delegaciones:

España: Cataluña • Madrid • Valencia • Andalucía • País Vasco • Castilla y León

Portugal: Porto • Lisboa

Europa: Dusseldorf (Alemania)

 **RePro**
empowered by Achilles

ISO 9001
BUREAU VERITAS
Certification

ISO 14001
BUREAU VERITAS
Certification



Capturar código para contactar