

Las plataformas logísticas de distribución urbana de mercancías: un elemento de desarrollo y regulación del transporte de mercancías en las ciudades

“Para reducir el tráfico de carga urbana y traspasar el tráfico de carga de larga distancia de la carretera al ferrocarril se desarrollaron las plataformas de carga. Las primeras se establecieron en París en la década de 1960 como respuesta a la congestión urbana.”

Las actividades urbanas requieren mercancías y deshacerse de los residuos, por lo cual hay pocas posibilidades de reducir el flujo de las mismas hacia y desde las ciudades, sin embargo la distribución de las mismas no es eficiente y es muy posible reducir el tráfico de distribución de mercancías (en vehículos/km.) mediante la coordinación y consolidación de los transportes.

Para reducir el tráfico de carga urbana y traspasar el tráfico de carga de larga distancia de la carretera al ferrocarril se desarrollaron las plataformas de carga. Las primeras se establecieron en París en la década de 1960 como respuesta a la congestión urbana. Luego se desarrollaron en el Reino Unido, y después en Holanda y Mónaco. Algunos países las incluyeron en sus políticas nacionales a partir de la década de 1990 (Italia el primero en 1990, luego Alemania en 1992 y Francia en 1993).

El entusiasmo inicial fue decayendo durante un tiempo, debido a que varios proyectos no cumplieron con las expectativas tan optimistas que planteaban.

Sin embargo nos encontramos con un tema de interés actual, ya que se cumplen una serie de premisas que han vuelto a situar a este tipo de infraestructuras como alternativa de gestión para la mejora de la distribución urbana de mercancías:

- La distribución de carga en entornos urbanos ha aumentado debido a la reducción del tamaño de las entregas, el aumento en las frecuencias de entrega y la disminución de stocks.

- La tendencia de los expedidores apunta al uso cada vez mayor de servicios logísticos.

- A los transportistas se les impide cada vez más el acceso a las ciudades y sus centros históricos.

- Las plataformas logísticas de carga urbana pueden ayudar a asegurar el suministro de mercancías de la ciudad.

- Asegurar áreas para las actividades de distribución de mercancías en las ciudades requiere un planeamiento exhaustivo, ya que su integración en el área urbana es difícil.

Dentro del concepto de plataforma logística relacionada con la ciudad es conveniente

diferenciar dos niveles de terminales relacionados con la cercanía a la trama urbana de las mismas:

Las Plataformas de Carga (Freight Platforms), las Ciudades de Carga (Freight Villages) y los Centros Integrados de Mercancías: son áreas en las que diferentes compañías relacionadas con el transporte (transportistas, servicios logísticos, etc.) se establecen. Es un área de traspaso de carga en la que suelen conectarse al menos dos medios de transporte, normalmente ferrocarril y carretera, aunque puede estar integrado el transporte aéreo o el marítimo. En ellas se concentran actividades logísticas diversas, produciendo sinergias por concentración de empresas.

Suelen estar en áreas cercanas a las grandes áreas metropolitanas, en lugares bien conectados a las diferentes redes de transporte y con suficiente oferta de suelo industrial a precio competitivo como para albergar las grandes superficies de terreno demandadas por las diferentes instalaciones necesarias.

Los Centros de Distribución Urbana (Urban Distribution Centres): son lugares de traspaso

de tráfico de larga distancia a tráfico de corta distancia (urbano), donde las mercancías pueden ser acomodadas y agrupadas. Su principal función es reconducir en lo posible el flujo de mercancías para proporcionar un transporte eficiente del Centro de Distribución Urbana (CDU) al centro de la ciudad y viceversa. Su especialización en la eficiencia de la distribución y su orientación a la ciudad los distinguen de las plataformas de carga. También se los conoce como Centros de Consolidación Urbana. Pueden ser plataformas individuales de un gran operador aunque lo más común es que sean parte de la red de la logística urbana, conectadas a una ciudad de carga en el perímetro de la ciudad, usadas como centros urbanos de consolidación para múltiples compañías.

Pero, ¿cuáles son los motivos para plantearse el desarrollo de unas infraestructuras caras de construir y delicadas de gestionar? Aunque las funciones son diferentes según el tipo de centro, hay dos razones principales para desarrollar este tipo de instalaciones:

La consolidación de flujos de mercancías: incrementa la eficiencia del proceso de distribución urbana de mercancías, reduciendo el impacto ambiental. Agrupando varios viajes de uno o varios proveedores en uno sólo de mayor capacidad o en vehículos más pequeños y limpios, se puede reducir la congestión y el ruido en la ciudad además de reducir el tiempo y hacer las entregas más fiables.

El facilitar las actividades logísticas: la concentración de actividades empresariales genera sinergias y servicios que pueden

beneficiar tanto a entidades privadas (empresas) como a administraciones públicas.

En base a estos motivos se pueden apuntar una serie de beneficios de interés público de este tipo de infraestructuras, como por ejemplo el conseguir menos emisiones en el tráfico urbano, una carga y descarga urbana de mercancías más eficiente, menos viajes de transporte de mercancías en el entorno urbano, un traspaso de transporte de larga distancia de la carretera al ferrocarril, una reducción global del tráfico en la zona urbana o una estimulación del crecimiento económico en la región (creación de empleos, establecimiento de nuevas empresas, etc.).

Aunque también existen beneficios para los operadores privados de transporte que emplearían los servicios de dichas infraestructuras, derivados principalmente del incremento en la eficiencia de las operaciones, como por ejemplo el disponer de espacios adecuados para las actividades de carga y descarga en la ciudad, agrupar envíos, incrementar el uso del transporte intermodal, ganancias económicas en los servicios adicionales y atracción de nuevos clientes.

Pero, a pesar de plantear toda una serie de soluciones para disminuir los problemas de transporte de mercancías en áreas urbanas, los centros de distribución han tenido toda una serie de problemas asociados a su implantación. Algunas posibles razones de esta situación pueden ser:

- Falta de interés económico (la interrupción de la cadena de transporte en el centro de distribución causa costes adicionales que no son compensados por

Logística

JOSÉ MAGÍN CAMPOS
Universidad Politécnica
de Cataluña
BarcelonaTech, España

Logística

la correspondiente ganancia en eficiencia).

- Falta de consentimiento para cooperar por competencia (miedo a revelar información competitiva: número de órdenes gestionadas, cantidades de productos, clientes, etc.).

- El no querer abandonar el control sobre la mercancía y la cadena de transporte, particularmente

en la responsabilidad sobre los productos transportados.

- Pérdida de contacto directo entre la compañía que recibe y la que entrega (la entrega permite a la empresa transportista hacerse promoción y establecer relación con clientes, es como la tarjeta de presentación).

- Muchas compañías le dan más importancia al servicio al

cliente y a ventajas competitivas que a reducir los costos de transporte.

- Reducida necesidad de consolidación multi-compañía debido al proceso de concentración de los operadores de transportes (para grandes compañías con sus propias redes de distribución, el beneficio de una consolidación multi-compañía es muy pequeña).

Otra controversia en estos proyectos ocurre cuando los CDU se combinan con la prohibición de uso de camiones de grandes dimensiones en el centro de la ciudad, lo cual reduce el número de vehículos pesados pero aumenta

el número de furgonetas, empeorando las condiciones de funcionamiento del sistema si no se gestiona adecuadamente.

Después de un periodo de desilusión a fines de la década de 1990, cuando la mayoría de los proyectos no cumplieron con las expectativas, las tendencias actuales parecen indicar que las plataformas de carga están volviendo a cobrar importancia, ya sea porque se espera una nueva oleada de proyectos aprovechando lo aprendido de los errores anteriores, o porque se considera a este tipo de infraestructuras una posible solución a los problemas de tráfico y medio ambiente.

Para terminar hacer referencia a que las plataformas de una sola compañía existen en todos los países, algunas enfocadas a distribución urbana, otras a regional o nacional. Este tipo de plataformas pueden ser eficientes para la compañía que la explota, pero no para el conjunto global del transporte en su zona de actuación, por lo cual a nivel de planificación de transporte por parte de las administraciones públicas, y pensando el interés público, siempre se deberían plantear plataformas multicompañía para la adecuada regulación de la distribución urbana de mercancías.

Información Comercial

Un camión viejo contamina Como 50 camiones Euro IV

A partir de enero de 2014 entrará a regir la norma ambiental EURO 4

Con el compromiso de apoyar al gobierno en la política de modernización del parque automotor en Colombia, el gerente del concesionario de vehículos de carga pesada Navitrans, Ricardo Duque, afirmó que a partir del primero de enero del próximo año están listos para matricular unidades con la norma de emisiones Euro 4, en cumplimiento de la Resolución 1111 de 2013 emitida por el Ministerio de Ambiente y Desarrollo Sostenible.

Al participar en el foro económico de Exporttransporte que se llevó a cabo en Medellín, dijo, a manera de ejemplo, que 20 camiones que cumplan con la nueva normatividad (Euro 4) contaminarán igual que un Euro II, y un vehículo chimenea que se observa en la calle emite la misma contaminación de 50 Euro

4. “Creemos que es responsabilidad acompañar al país en esta normatividad que va a mejorar la calidad del aire y por ende, la vida y la salud de los colombianos”, resaltó Duque.

Sin embargo, solicitó a los Ministerios del Transporte y de Ambiente precisar los momentos de corte de ingreso de los vehículos a Colombia con la actual tecnología EPA 98 o euro 2 q vence el 31 de diciembre de este año: si al nacionalizarlos o si al matricularlos.

Ricardo Duque aseguró que los nuevos vehículos Euro 4 o Euro 5 tendrán como diferencia a los que circulan actualmente, un reservorio de 16 galones que contiene úrea líquida o DEF, (concentración de 32% de nitrógeno) y una modificación del exosto (sistema de postratamiento) que tiene un catalizador. “El resto del camión y del motor conserva cualidades del actual”, explicó.

El Gerente Comercial de Navitrans reveló que para hacer más productivos los vehículos de carga pesada, los fabricantes han disminuido en los últimos años el peso de los mismos entre 1.000 y 1.500 kilogramos y se adelantan desarrollos para disminuirlos 400 o 500 kilogramos mas.

Recordó que las llantas radiales convencionales también hicieron cambios para mejorar el consumo de combustible y el costo de las mismas, que es de alto impacto. “Con estos ajustes se obtuvo una economía superior al 20%; luego del 2010 para acá hemos estado mejorando las transmisiones automatizadas y el aerodinamismo para que cuando tengamos las carreteras de cuarta generación se registre una mejora de consumo de combustible en un 2%”

Enfatizó que con el manejo de la telemetría en los vehículos International se percibe un ahorro

de combustible adicional entre el 5 y el 10%. “Con lo anterior, podemos asegurar que hemos mejorado sustancialmente en

últimos años un 30% y en 2015 vamos entregar motores con tecnologías limpias que contribuirán aún más”, concluyó.



**NAVITRANS
INTERNATIONAL**

