



Taller “Logística urbana y sostenibilidad: retos, oportunidades y estrategias de colaboración público-privada”

Preguntas y respuestas de la Sesión 1 (5-11-2020): Contribuciones de las estrategias de logística urbana sostenible y retos para su adopción

Panelistas:

Ignasi Ragás, Consultor de Logística Urbana, Barcelona

Bianca Macedo, Especialista de transporte de la Municipalidad de Fortaleza

Carolina García, Gerente de Sustentabilidad en ABInBev

Ignasi Ragás, Consultor de Logística Urbana - Barcelona

P1: ¿Cuáles son los impactos en el tejido comercial urbano? ¿Qué función tienen o tendrán los grandes shoppings (Malls) versus centros urbanos comerciales?

R1: Lo que pensábamos antes de la pandemia quizás lo tengamos que reformular después de la misma, o quizás no, quizás dentro de 5 años ya no nos acordaremos de la pandemia y estaremos en una dinámica similar a la anterior (aunque no lo creo). El centro comercial fue un gran disruptor del comercio urbano tradicional, un elemento disruptor que generó impactos en el tejido comercial (de certificación, de cadenas o grupos locales que simplemente tuvieron que cerrar) y generó pautas de movilidad diferentes en las ciudades. Aparecieron nodos generadores de flujo de movilidad importantísimos, a veces en lugares que no estaban preparados para recibirlos. El comercio electrónico de alguna manera está disparando en contra o está afectando más al modelo del shopping mall que al comercio tradicional. Este comercio electrónico se basa en grandes compañías o cadenas, las que se ubican en los shoppings. Se debe tener en cuenta que en algunas ciudades hoy en día están cerrando tiendas físicas y apostando por el canal virtual. Esto probablemente no se perfile tanto a nivel del comercio tradicional, que quizás es más resiliente en comparación al comercio electrónico por el tipo de producto y consumidor que manejan. Con la pandemia nos hemos encontrado con que personas que estaban acostumbradas a comprar periódicamente a establecimientos de proximidad se han acostumbrado a que les lleven las compras a la casa. Esto está incidiendo en pautas diferentes. A la larga, los shoppings y los comercios de proximidad van a sufrir por el comercio electrónico, lo cual impactará en los tejidos comerciales, sobre todo en los centros urbanos.

P2: La pandemia afectó mucho el transporte público, pero incrementó exageradamente el transporte de mercancías para abastecer muchos establecimientos y domicilios en diferentes medios de transporte. ¿Cómo se refleja esto en la sostenibilidad de la LU?

R2: Efectivamente, la pandemia ha acelerado algunos procesos ya subyacentes de incremento de transporte de última milla. Más motivo, por lo tanto, para abordar el problema.

P3: ¿Qué buenas experiencias conoce sobre buena articulación de las políticas y la planificación de la movilidad con la planificación del uso del suelo y del desarrollo de la ciudad?

R3: Francamente, el planteamiento integrado de la planificación de la movilidad de cargas con la planificación de usos del suelo es un tema aún incipiente. Además hasta ahora lo que se recomendaba es reservas de suelo en posiciones estratégicas en la proximidad de ciudades para plataformas de cross-docking y distribución de última milla. Actualmente con la atomización aún mayor de la entrega de pequeños ítems y con plazos de entrega más rápidos, estas reservas de espacio deberían abordarse en el interior de las ciudades. Es un tema que merecería más estudio para realmente identificar buenas prácticas (y errores, que también los debe haber...).

P4: ¿Qué piensan de incluir en el vínculo entre privados y proveedores un indicador de seguridad vial y siniestralidad, además de cuestiones sólo de emisiones? ¿Lo ven posible?

R4: Sería muy interesante. El problema de seguridad muy a menudo va asociado a que el proveedor normalmente exige un número de entregas muy alto en poco espacio de tiempo al transportista, lo cual explica a menudo la conducción poco respetuosa. Otro problema de seguridad son los vehículos viejos o con mantenimiento insuficiente. Finalmente las administraciones pueden también tener su responsabilidad si no ofrecen zonas habilitadas para la CyD en la vía pública en entornos seguros. Finalmente, ¡atención! También debería pensarse en la seguridad laboral de los propios transportistas y personal de descarga: p.e. uso de equipo de seguridad personal, ergonomía, cinturón de seguridad, evitar que deban cruzar calles transitadas para desplazar la carga al punto de entrega, etc.

Bianca Macedo, Especialista de transporte de la Municipalidad de Fortaleza

P5: ¿Cómo hicieron con la infraestructura para la circulación de la ciclo logística? ¿Tuvieron que adecuar su infraestructura anterior si era sólo de uso personal? ¿Utilizan la misma en general? ¿Han generado infraestructura específica?

R5: Los triciclos usan una infraestructura de bicis, y tienen prioridades ante los vehículos motorizados, así como las bicis. En Brasil se tiene una regulación para el uso de la infraestructura de bicis por triciclos. Hay un límite de potencia y de velocidad (25 km/h). El triciclo que tiene estos requisitos puede utilizar las ciclorutas, por lo que la infraestructura será la misma. A pesar de esto, se ha notado que el triciclo necesita de un radio de giro mayor, por lo que se tendrá que ver si se tendrán que adaptar, en algún punto del proyecto, las rutas a utilizar.

P6: ¿Cuentan con una normativa regulativa desde el sector público para el uso de estos triciclos?

R6: Por parte del municipio todavía no se cuenta con normativa para los triciclos, por lo cual se trabaja con la regulación Nacional. No se ha hecho aún la regulación, porque se tiene un gran crecimiento del delivery, por lo que se está buscando regular la ciclo logística como un todo, no sólo considerando a los triciclos.

P7: ¿Cómo es la carga de los triciclos? ¿Tienen estaciones de carga en vía pública?

R7: La carga de los vehículos es en las asociaciones, por la noche, en tomas comunes.

P8: ¿Evaluaron bicicletas de pedaleo asistido (eléctricas)? ¿Hasta cuántos kilogramos son viables transportar?

R8: Los triciclos son pedaleo asistido y llevan hasta 200 kg.

P9: ¿Qué empresa produjo el triciclo eléctrico? ¿Qué costo total tiene?

R9: La empresa del triciclo es Dreambike y el costo es aproximadamente de 10 mil reales.

P10: ¿Los triciclos pertenecen al municipio? ¿Cómo gestionan el uso?

R10: Los triciclos serán asignados para las asociaciones.

Carolina García, Gerente de Sustentabilidad en ABInBev

P11: Para la flota diésel, ¿qué tecnología están contemplando? Evaluando los resultados, ¿qué cambio de tecnología les ha resultado mejor?

R11: Estamos revisando diferentes marcas y tecnologías dependiendo de la disponibilidad del mercado y de las necesidades que concurran (distancias de viaje, capacidad de carga). Unas marcas muy conocidas son Auteco, Tesla, Nicola, Volkswagen, diferentes marcas a lo largo de los mercados en los que operamos. En el caso de Colombia, zona donde se ha tenido la mayor experiencia con los camiones eléctricos, el piloto del año pasado se ha hecho en Medellín y se ha observado que la autonomía de los camiones eléctricos entre las ciudades funciona perfectamente; no se han tenido contratiempos con respecto a la eficiencia de ese camión comparado a otros. El desafío se encontraba en el caso del negocio. A veces las tecnologías diésel o las empresas tienen flotas que son un poco viejas, por lo cual es difícil poner a competir al eléctrico con el de diésel, por lo que se trata de incluir incentivos, como posibles restricciones a la movilidad y demás, lo cual tiene un costo para las empresas para lograr una paridad. Por su parte, con los vehículos a gas no se han tenido problemas. Han tenido un gran rendimiento.

P12: ¿Qué necesidades de coordinación se han identificado con el sector público? ¿Cómo se ha desarrollado esa articulación?

R12: Esa articulación con el sector público es muy importante. Cada vez se necesitan más incentivos para que el sector privado dé el paso. Puede que uno tenga metas de sostenibilidad que sean muy

ambiciosas, que sean totalmente firmes, pero obviamente sobre todo en años más duros, donde el presupuesto tiene muchos retos, es importante que existan los incentivos que logren, por ejemplo, que esa transición sea más fácil. Dentro de las restricciones hay ventajas para la circulación de los no contaminantes, lo cual incentiva mucho a las compañías. Incorporar estos camiones eléctricos implica instalar infraestructura de capacidad de carga rápida en las cervecerías y centros de distribución, pero uno quisiera que esa infraestructura estuviera a lo largo del país para no depender únicamente de las estaciones de carga propia, para tener mayor capacidad de maniobra. En Colombia nos aliamos con renting con la fundación Bavaria. Nos presentamos al Partnering for Green Growth, iniciativa público privada apoyada por 12 gobiernos del mundo, entre ellos Dinamarca y Países Bajos, quienes brindaron los recursos para subsidiar a las empresas. Se lanzará un pequeño concurso para aquellas empresas que quieran aventurarse a esta transición, y vamos a subsidiar el piloto de un camión eléctrico por un mes. Esta alianza ha abierto las puertas para trabajar con DNP y con las Secretarías de Ambiente y de Movilidad de Bogotá. Hoy en día se está haciendo un seminario coordinado con las Secretarías y los actores para ver qué se necesita poner en qué lugar para fomentar las estaciones de carga, para crear incentivos, pensar en la posibilidad de que los mismos camiones sean utilizados como estaciones de medición de calidad de aire. Al final, esta es una prioridad del país, una prioridad en el marco de la Agenda 2030 de los Objetivos de Desarrollo Sostenible. Es necesario este trabajo en conjunto entre el sector privado, público y la sociedad civil, para crear los incentivos y flujos financieros correctos, para que la transición se dé a la escala y con la urgencia que necesitamos.