



Evento regional conjunto  
**Acción climática en tiempos de crisis:  
Potenciando la recuperación sostenible post COVID-19 en LAC**

Actividad del Eje Temático Sectorial Transporte  
**Subtema Logística Sostenible**  
**“Logística urbana y sostenibilidad: retos, oportunidades y estrategias de  
colaboración público-privada”**

**Informe de mensajes clave**

---

### Introducción

El jueves 5 de noviembre de 2020 se llevó a cabo la primera sesión de un taller virtual que fuera parte del Eje Temático Sectorial Transporte del evento regional conjunto Acción climática en tiempos de crisis organizado por Euroclima+, BID, PNUD y la Plataforma LEADS LAC. El taller virtual titulado “Logística urbana y sostenibilidad: retos, oportunidades y estrategias de colaboración público-privada” consistió de dos sesiones en días consecutivos, siendo ésta la primera de ellas. El enfoque de esta sesión fue “Contribuciones de las estrategias de logística urbana sostenible y retos para su adopción”.

La apertura de la sesión estuvo a cargo de **Carolina Chantrill, coordinadora del Área de Movilidad Sostenible de la Asociación Civil Sustentar** quien expuso los objetivos del taller y compartió a manera de preámbulo los resultados de una encuesta a los participantes del taller sobre el estado actual de la logística urbana en una muestra de ciudades de Latinoamérica.

Seguidamente, se abrió un panel que fue moderado por **Andrés Alcalá, Ejecutivo Principal de Transporte Urbano del Banco de Desarrollo de América Latina** y contó con una presentación introductoria y la exposición de casos de implementación de estrategias de logística urbana sostenible, tanto desde la iniciativa pública como privada. Las ponencias estuvieron a cargo de **Ignaci Ragás, experto en logística urbana sostenible; Bianca Macedo, Ingeniera de Transporte de la Municipalidad de la Ciudad de Fortaleza, Brasil** y **Carolina García Arbeláez, Regional Sustainability Manager (Middle Americas Zone) de Anheuser-Busch InBev.**

Tomando como insumo las experiencias presentadas en el panel, se desarrolló un trabajo grupal para lo cual se dividió a la audiencia en grupos más pequeños para que -en sesiones paralelas de discusión- los participantes pudieran comentar ampliamente sobre los distintos retos que persisten para la adopción de estrategias de Logística Urbana Sostenible, y qué acciones priorizar para avanzar decididamente en el tema.

Al término del trabajo en grupos, se llevó a cabo un reporte en plenaria de las ideas principales que surgieron de las discusiones grupales. Algunos voluntarios tomaron la palabra en representación de algunos de los grupos chicos. Para finalizar la sesión, se contó con las reflexiones finales de la ponencia **Ignaci Ragás**, y luego de **Angie Palacios, Ejecutiva Principal de Transporte Urbano del Banco de Desarrollo de América Latina** y de **Ana María Majano, Coordinadora de la Comunidad de Práctica sobre Involucramiento del Sector Privado en Procesos de Política Climática de LEDS LAC y CLACDS/INCAE** enfatizando la necesidad de que las políticas y estrategias en torno a logística urbana sostenible, consideren a los distintos actores del sector privado desde los procesos de diseño de dichos instrumentos y no solamente en instancias de consulta.

Se resumen a continuación los principales mensajes de la sesión.

## Mensajes clave

### **Contexto**

La presentación de Carolina Chantrill recopiló los principales resultados de una encuesta regional con enfoque en ciudades y logística, realizada previa al taller. Esta encuesta presenta una serie de hallazgos que permiten caracterizar distintas aristas del abordaje y relevancia que actualmente las ciudades y sus gobiernos brindan a la logística urbana sostenible. Se procesó información de 10 ciudades latinoamericanas. Dentro de los resultados, destacan:

- Nivel de regulación: ninguna ciudad reportó altos niveles de regulación ni fiscalización sobre las operaciones de logística.
- Procesos de planificación urbana: el 50% de las ciudades encuestadas aseguró que las necesidades para atender la logística urbana sostenible no están consideradas de forma explícita en los procesos e instrumentos de planificación de la ciudad. El 30% menciona que la logística urbana sostenible está considerada a nivel estratégico en planes directores, lo que constituye una señal incipiente de avance.
- Prioridades: en general, la encuesta evidencia que hay una atención mayor de las autoridades de las ciudades hacia los retos en torno a la movilidad de las personas que a atender las barreras para una logística urbana sostenible.

De igual forma, la presentación de Ignaci Ragás brindó datos que permiten dimensionar el impacto de la logística urbana en la sostenibilidad de las ciudades y cómo tendencias actuales y nuevos modelos de negocio están reconfigurando la realidad logística de las ciudades, a un ritmo acelerado:

- Existe un flujo de productos físicos de 30 Kg a 50 Kg por día por persona, en las ciudades. Este hecho se debe analizar a luz de los procesos de urbanización que son parte de la realidad de la mayoría de países latinoamericanos.
- La “última milla” (hasta la entrega final de mercancías) es el último eslabón de cadenas más largas con origen en el paisaje rural, en el exterior, en puertos, en zonas industriales; cada cadena, con sus particularidades lo que genera significativa variabilidad en el sistema de transporte de mercancías. Esta última milla es la que incorpora un coste más alto respecto al total: alrededor de un 40%.
- La demanda de movilidad de mercancías crece exponencialmente: estimaciones indican que podría multiplicarse por tres para el año 2050, por lo que su relevancia para el desarrollo urbano y para la acción climática debería crecer rápidamente.

### **Retos y necesidades**

- Retos

Más información: <http://bit.ly/evento-conjunto-2020>

- La mayoría de los participantes del taller han señalado el tema de contaminación local y emisiones cuando se preguntó sobre la importancia de la logística sostenible. Sin embargo, hay otros impactos sensibles a considerar: accidentes (siniestralidad), congestión (tiempo efectivo en transporte), consumo de espacio (centros de distribución, andenes, galpones). El reto más destacado se resume en que hoy en día la carga representa el 25% de la flota, pero el 40% del espacio vial y el 40% de gases contaminantes.
- Aún está pendiente involucrar más actores e innovación para entender cómo gestionar la “logística absurda”, es decir, las redundancias, entregas fallidas, y devoluciones. Una cuarta parte de este fenómeno está relacionado con el comercio electrónico.
- La aceleración del comercio electrónico afecta el tejido comercial urbano: está afectando al retail de proximidad. Esto impone nuevos desafíos en planificación urbana y en incentivos para el desarrollo económico local.
- El COVID-19 ha acelerado tendencias y amplificado el impacto de ellas, tanto a nivel de individuos como de organizaciones: aumento del teletrabajo (lo que induce una movilidad reducida), se evita el transporte público, pero también genera incentivos para que las empresas busquen mayores ahorros en sus gastos de operación, sin afectar el centro de su propuesta de valor.
- Necesidades
  - Se debe planificar y gestionar teniendo en cuenta que los posibles impactos de las normativas, inversiones y procesos en LUS son diferentes en los actores. Esa complejidad se debe gestionar desde el diseño y la articulación de dichos actores.
  - Se debe gestionar la nueva brecha de conocimiento sobre cómo se realizaba la planificación y la regulación de ciertas actividades y las necesidades transversales que imponen las tendencias sobre la logística urbana sostenible.
  - Es necesario que la aplicación de los principios de la logística urbana sostenible incidan en otros ámbitos del desarrollo local, en los que el sector privado puede ser el motor de cambio. La logística es el mensajero, pero no la causa de muchos problemas ambientales: es un reflejo de nuestras pautas de consumo; ¿qué consumimos, de dónde consumimos, cuánto, de dónde viene, en qué tipo de envase y embalaje?

### Experiencias y buenas prácticas

En el panel se compartió una experiencia de diseño e implementación de estrategias de largo plazo en el sector privado y una caso de éxito que refleja la importancia de realizar proyectos piloto para involucrar adecuadamente a actores privados en la implementación de proyectos que aportan directamente a los objetivos de planificación urbana desde el punto de vista de un actor público, respectivamente. De dichas ponencias, se rescatan las siguientes buenas prácticas y lecciones aprendidas:

- El caso de Bavaria-Colombia destaca la importancia de plantear objetivos y diseñar estrategias basadas en la ciencia (datos) para la implementación de una logística urbana sostenible (y sus respectivas inversiones). De esta forma el accionar de la empresa podrá priorizar cambios en activos y procesos teniendo en cuenta el mayor potencial de reducción de emisiones.
- En este mismo caso, se destaca la pertinencia de que las compañías hagan un “open book” con sus principales proveedores y socios, es decir, compartir abiertamente información cuantitativa de su operación y planes de inversión, con el objetivo de facilitar el desarrollo conjunto de proyectos de cambio con mayor impacto de negocio.
- En el caso de los triciclos eléctricos para operadores de reciclaje en Fortaleza, Brasil, se muestra la relevancia de poder pilotear nuevos modelos de gestión para descubrir posibles adaptaciones tecnológicas, de proceso y de conocimiento necesarias para contextos culturales y económicos específicos.
- Paralelamente, los pilotos permiten probar que los modelos de gestión sostenible son también

económicamente mejores, además de producir beneficios ambientales y sociales. El acompañamiento a actores de la cadena de valor es clave para romper barreras y generar una adopción más rápida y efectiva.

## Oportunidades para LAC

La logística urbana es una realidad intrínseca de la ciudad. En este taller, se han identificado distintas áreas de oportunidad para avanzar firmemente hacia una logística urbana sostenible:

- Oportunidades estratégicas y de formulación de política
  - Ascender la movilidad de mercancías en la lista de prioridades urbanas: que la planificación integrada de la movilidad tenga un balance de robustez conceptual y analítica (personas y mercancías).
  - Propiciar la cooperación público-privada para consensuar estrategias y normativas: enfoque colaborativo y de acompañamiento de los cambios estructurales propuestos y con perspectiva metropolitana.
  - Desde la institucionalidad pública se pueden ordenar temas transversales a la logística, como la gestión de materiales con base en una estrategia integral de reducción de embalajes.
- Oportunidades de inversión en infraestructura y activos
  - Promover el diseño urbano que facilite la convivencia de todos los usos, incluyendo carga y descarga: incorporando criterios de ubicación, diseño y gestión de este tipo de usos.
  - Planificar las plataformas de distribución de última milla: explorar la multimodalidad y la inclusión de plataformas de *cross-docking*.
  - Estimular la inversión en renovación de flotas en empresas: ofrecer desde la normativa un horizonte regulatorio claro y estable ( en cuanto a plazo y tecnologías).
  - La promoción de flotas menos contaminantes debe tomar en cuenta los impactos sociales de la renovación de flotas y las emisiones en todo el ciclo de vida del vehículo, para generar incentivos específicos para las cadenas logísticas del ámbito de regulación; por ejemplo, restringir la circulación de vehículos por impacto ambiental y no necesariamente por tamaño o peso.
- Oportunidades tácticas y de operaciones logísticas
  - Avanzar en una gestión inteligente de la movilidad de carga: mejorar la toma de decisiones técnicas de monitoreo y control, basado en mejores capacidades tecnológicas de gestión de datos (con criterios de calidad, cantidad e inmediatez). Esta información podrá facilitar la adopción de esquemas de descarga/entrega fuera de horas punta, así como la planificación de rutas.
  - Promover el *click and collect* para reducir la logística absurda: puntos fijos para recoger pedidos en la última milla.
  - Optimizar el uso de la capacidad de carga, desde la perspectiva de eficiencia energética: optimización del tamaño de los vehículos y mutualización de la capacidad de carga.

## Material de interés

- LOGUS: Estrategia CAF en Logística Urbana Sostenible y Segura: <https://scioteca.caf.com/handle/123456789/1510>
- Guía de buenas prácticas LOGUS - CAF: [https://scioteca.caf.com/bitstream/handle/123456789/1510/LOGUS\\_Guia\\_de\\_buenas\\_practicas\\_en\\_logistica\\_urbana\\_sostenible\\_y\\_segura.pdf](https://scioteca.caf.com/bitstream/handle/123456789/1510/LOGUS_Guia_de_buenas_practicas_en_logistica_urbana_sostenible_y_segura.pdf)
- Informe de Sostenibilidad 2019 - Bavaria AmBev Colombia: <https://www.bavaria.co/desarrollo-sostenible>

- Guía de Buenas prácticas: involucrando al sector privado en los procesos de formulación e implementación de las NDC - Plataforma LEDSLAC:  
[https://ledslac.org/wp-content/uploads/2020/10/Guia\\_involucramiento\\_12.10.2020.pdf](https://ledslac.org/wp-content/uploads/2020/10/Guia_involucramiento_12.10.2020.pdf)