

Las ciudades relegan la logística a segunda fila

Solo el 13% de los planes de movilidad urbana plantean soluciones de reparto en profundidad

POR ELENA DE JESÚS

La distribución urbana de mercancías (DUM) juega un papel muy marginal en las políticas públicas locales, a juzgar por el escaso espacio que ocupa y la frivolidad con la que se aborda en los distintos Planes de Movilidad Urbana Sostenible (PMUS). Según un estudio realizado por distintos expertos de la Universidad Politécnica de Madrid –que evalúa las medidas incluidas y el grado de definición de los PMUS en 38 ciudades españolas que forman parte de la Red Española de Ciudades Inteligentes–, el 74% de estos planes aborda la distribución urbana de mercancías. Sin embargo, lo hace pasando de puntillas y con propuestas parcialmente desarrolladas, limitándose a implementar zonas de carga y descarga, así como sus horarios. El 26% restante, por su parte, ni tan siquiera lo tiene en consideración. Además, el estudio alerta de que tan solo el 13% de las ciudades plantean soluciones en profundidad, es decir, medidas más concretas para lograr un reparto más eficiente, como la creación de centros logísticos de distribución de mercancías en la ciudad o la instalaciones de buzones de recogida de envíos.

“Generalmente, y sin entrar en una valoración exhaustiva, la inversión realizada en materia de distribución de mercancías es sustancialmente menor que la dedicada a movilidad de pasajeros”, asegura la directora del Zaragoza Logistics Center (ZLC), Susana Val. A su juicio, el hecho de que la distribución de mercancías no se haya incluido en los planes de movilidad urbana o se haya limitado a zonas de carga y descarga con

limites horarios se traduce en vehículos de distribución estacionados en doble fila o en la vía que generan congestión de tráfico, invasión de la vía pública o empeoramiento de la calidad del aire, entre otras problemáticas.

PLANES DE MOVILIDAD OBSOLETOS

A esta situación se suma, además, que la mayoría de planes están desfasados. De media, los distintos documentos se redactaron en 2011. El más antiguo se aprobó en 2004 y el más reciente entró en vigor en 2015, por lo que ni unos ni otros recogen los últimos cambios que se han producido en las dinámicas sociales, tales como el crecimiento del e-commerce, los nuevos modelos de entrega o los nuevos actores de reparto. Si bien algunas ciudades como Zaragoza, Barcelona, Tarragona o Valladolid trabajan desde hace tiempo en su actualización, los proyectos se encuentran en una fase muy incipiente o acumulan importantes retrasos, por lo que la fecha de aprobación resulta un misterio.

Para el director de Proyectos e Innovación del Centro Español de Logística (CEL), Ramón García, “es necesaria una actualización de dichos planes, pues si existe un segmento dentro de la logística cuya complejidad ha aumentado exponencialmente, ese es el de la distribución urbana. En el reparto urbano intervienen muchos factores que no estaban previstos cuando se realizaron dichos planes”. En su opinión, el e-commerce, los nuevos hábitos de los consumidores o la inevitabilidad de una ciudad más sostenible abocan a cambios drásticos que requieren no solo una revisión de los planes de movilidad, sino abor-



dar nuevos modelos desde una perspectiva distinta, a medio y largo plazo, incluyendo en el concepto de DUM algo mucho más amplio que la simple carga y descarga tal y como se ha estado tratando hasta ahora. “La DUM abre las puertas a otras medidas donde las tecnologías tienen un papel muy relevante para reflejar estos cambios en el servicio”, indica García.

Tanto el arquitecto y autor del estudio Miguel Ángel de los Mozos como la directora del ZLC consideran necesario que los planes de movilidad se actualicen más frecuentemente. “El ritmo al que se producen estos avances tecnológicos y aparecen nuevos modelos requerirá que estos planes, o por lo menos parte de ellos, sean revisados y actua-

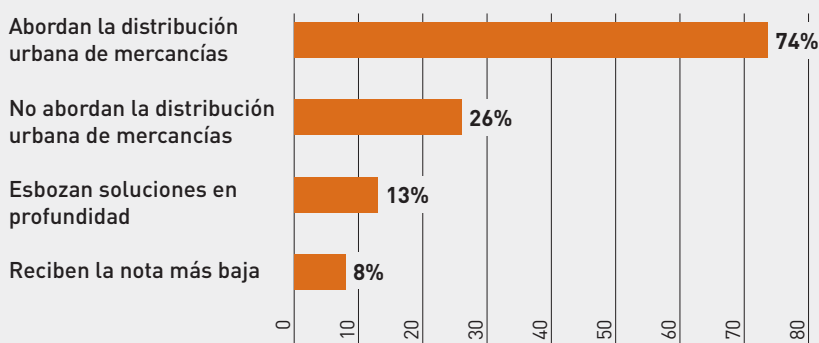


El 74% de los Planes de Movilidad Urbana Sostenible abordan el reparto urbano, pero de forma superficial / VOLVO TRUCKS

lizados con una mayor frecuencia”, manifiesta Susana Val. “Los planes deberían actualizarse al mismo tiempo que evoluciona la sociedad”, apunta, por su parte, De los Mozos, para quien la distribución de mercancías tiene que replantearse en su totalidad. “Sería interesante una revisión de la estrategia nacional del sector, analizando experiencias de otros países. La distribución urbana de mercancías debe afrontarse analizando conjuntamente todos los aspectos de cada ciudad o área metropolitana, dentro de una estrategia nacional conjunta”, sostiene. En esta línea, desde el CEL también consideran fundamental un enfoque de medidas supramunicipal, “que afecte al menos a nivel provincial con un esquema global, armonizando las normativas de forma autonómica y con una perspectiva nacional”.

Otra de las conclusiones del estudio es que no siempre son las grandes ciudades las que obtienen los mejores resultados en materia de reparto. De hecho, los analistas destacan, por encima del resto, los planes de Barcelona, A Coruña, Vitoria, Logroño y Tarragona, a los que puntúan con un total de cinco puntos sobre cinco. “En el momento de redacción de sus PMUS, estas ciudades incorporaron algunas medidas interesantes como la distribución en horario nocturno, la gestión de la reserva de estacionamiento para vehículos, la creación de microplataformas de logística o la DUM mediante tricilos eléctricos”, apunta De los Mozos. Por el contrario, las peores calificaciones las reciben Oviedo, Santiago de Compostela y Toledo, todas ellas con un punto. En el caso de Madrid, con tres puntos, el autor del informe señala que, aunque

© Grado de definición y desarrollo de la DUM en 38 ciudades españolas



FUENTE: Informe 'The way to sustainable mobility'

la capital menciona medidas interesantes como la creación de plataformas logísticas de distribución de mercancías, la regulación del aparcamiento por tiempo o apps que regulen el estacionamiento, se esbozan de forma más general. “El plan de movilidad de Barcelona es más completo que el de Madrid en tanto que está estructurado dentro de un plan urbano que lo engloba, por lo que el resultado tiene una gran coherencia estratégica”, apunta el analista, que añade, además, que “la mayor diferencia es que en Barcelona han realizado experiencias piloto y las recogen en el documento y, en cambio, en Madrid las medidas recogidas son más generales”.

Por otra parte, otro de los grandes desaciertos de los PMUS que detecta el informe de

Barcelona, Vitoria, Logroño, A Coruña y Tarragona obtienen los mejores resultados en materia de reparto

la Universidad Politécnica de Madrid es la reducida participación pública en la elaboración de los mismos. Solo un tercio de las ciudades incluye un proceso de participación en forma de paneles de discusión, talleres o buzones de sugerencias públicas, el 19% de de los municipios simplemente lleva a cabo una campaña de comunicación y sensibilización y casi la mitad no determina si se tuvo en cuenta este aspecto, aunque, a priori, se puede suponer que no se ha considerado. “Los diversos agentes sociales, económicos y técnicos deben trabajar juntos en todas las fases del PMUS para garantizar su calidad. También es esencial que el programa de monitoreo y la definición de los indicadores estén disponibles públicamente y se actualicen periódicamente para evaluar y renovar el compromiso con la movilidad sostenible a lo largo de los años”, indican los autores del estudio.

Esta postura también la comparte Susana Val, que insiste en la necesidad de “involucrar a los distintos agentes en la generación del plan”. La directiva del ZLC explica que en el caso de Zaragoza, donde la actualización del PMUS está a punto de entrar en su cuarta fase, para actualizar el documento se ha contado con la



participación ciudadana y con representantes de los distintos sectores involucrados. “Es un plan que ha intentado satisfacer las necesidades de todos los agentes y cuyo proceso de elaboración podría servir como ejemplo para el resto de ciudades”, afirma Susana Val.

Por último, otro de los objetivos de cualquier PMUS es reducir la contaminación del aire y del ruido como aspecto clave de la transformación de las ciudades hacia la sostenibilidad y el equilibrio ambiental. Sin embargo, no todos los planes incluyen esta categoría, y aunque está presente en muchos casos, solo se desarrolla de forma detallada en el 21% de los casos. Además, los expertos también revelan que se presta poca atención a la sostenibilidad a largo plazo. ¹

Los planes de movilidad más recientes se aprobaron en 2015, por lo que no incluyen los últimos cambios en las dinámicas sociales / RENAULT TRUCKS