



- [▶ Estándares GS1](#)
- [▶ Servicios](#)
- [▶ Colaboradores](#)
- [▶ Áreas de actuación](#)
- [▶ Sectores de actividad](#)

[HOME](#)
[SOBRE AECOC](#)
[EVENTOS](#)
[FORMACIÓN](#)
[PUBLICACIONES](#)
[SALA DE PRENSA](#)
[ASÓCIESE](#)

Publicaciones/ Boletín de noticias/EL DESAFÍO DE LA DISTRIBUCIÓN URBANA FJA EN LA INNOVACIÓN LA CLAVE DE LA COMPETITIVIDAD

## EL DESAFÍO DE LA DISTRIBUCIÓN URBANA FJA EN LA INNOVACIÓN LA CLAVE DE LA COMPETITIVIDAD

EL VIGIA (ED. NACIONAL) 30/06/2014

La innovación en la distribución urbana se ha convertido en la principal baza ofensiva para la competitividad de las ciudades, más aún en el contexto económico actual. Sin embargo, y pese a que los principales actores del sector entienden su importancia, continúan encontrando dificultades a la hora de llevar a cabo buenas prácticas en la distribución, tanto por el tipo de vehículos y la labor logística que precisa la entrega de las mercancías en los puntos de venta, como por el propio entorno en el que se desarrolla, con sus limitaciones espaciales temporales y de acceso.

"La crisis ha afectado a las ciudades y no podemos relajarnos. Los objetivos siguen siendo reducir los kilómetros, el tráfico, la congestión, la contaminación y el ruido. En definitiva, personas y mercancías compiten por un mismo espacio y las administraciones tienen el reto de gestionarlo", asegura Alejandro Sánchez, director de Logística de Aecoc. En este sentido, administraciones y compañías aprovecharon la quinta edición del Foro Aecoc del Transporte Urbano de Mercancías celebrado en Barcelona, para poner sobre la mesa las últimas innovaciones en aplicaciones tecnológicas, así como las distintas líneas de actuación sostenible que están llevando a cabo.

Algunos ayuntamientos, por ejemplo, están desarrollando diferentes soluciones tecnológicas para poner fin al eterno problema de las operaciones de carga y descarga. El Ayuntamiento de Málaga inició la semana pasada las obras del proyecto piloto que están llevando a cabo para la monitorización de zonas de carga y descarga. Gracias a esta aplicación, los conductores profesionales podrán visualizar el estado libre u ocupado de las plazas sensorizadas, facilitando así estas operaciones en el centro histórico de la ciudad.

Así lo explicó Isabel Gámez, directora del Área de Movilidad, que aseguró que "además de minimizar el trayecto de los viajes y aumentar el control, con esta prueba piloto queremos reducir el estrés que padece el conductor". Por su parte, desde el Gobierno de Palma de Mallorca, donde acaban de aprobar un nuevo plan de movilidad, también tienen previsto diseñar una app para controlar las cargas y descargas, según explica el jefe del Departamento de Movilidad, Miguel Femenía.

Otro de los grandes retos del sector, tal y como se puso de manifiesto durante la jornada, es conformar una respuesta sostenible y respetuosa con el medio ambiente. En este campo, las tendencias actuales en nuevas tecnologías pasan por diseñar nuevos vehículos con tecnologías menos contaminantes. A este respecto, José Carlos Espeso, coordinador de movilidad de Calidad Pascual, comentó que a través de la mejora de la eficiencia de sus vehículos han conseguido mejores resultados, tanto a nivel de transporte como de sostenibilidad.

En concreto, la compañía ha logrado reducir en un 58% las emisiones CO2 desde la puesta en marcha de su plan de movilidad, que concluirá este año con una renovación total de su flota de vehículos comerciales. A fecha de hoy, para realizar la última milla, Calidad Pascual dispone de un 35% de su flota de vehículos de autogas o gas natural. "Encontramos clientes que nos piden que repartamos con este tipo de vehículo para reducir la huella de carbono", explica Espeso. De todas formas, desde el sector continúan mostrando consenso y convicción respecto al desafío que representa la inversión inicial para utilizar vehículos de nueva generación, así como la falta de infraestructura adaptada a estos vehículos y a sus necesidades.

Por último, la colaboración entre administraciones, comerciantes, cargadores y transportistas es también otro de los caminos para encontrar soluciones a los problemas que se derivan de la distribución urbana de mercancías. Destaca el caso de Eroski y Uvesco que, a través de un plan de descargas conjunto para la misma zona de Bilbao, los dos cargadores han conseguido un reparto coordinado de logística nocturna. Según detalló Cristina Lorenzo, responsable de Diseño y Planificación de

nocturna. Según detalla Cristina Lorenzo, responsable de Diseño y Planificación de Transporte en Eroski, "se corta la calle para descargar, después cada uno realiza su carga y descarga y, posteriormente, se coordinan los conductores para recoger las vallas y la señalización". Para Lorenzo, este plan supone grandes beneficios, tales como una reducción de las emisiones de gases contaminantes, la eliminación de vehículos en la ciudad en horas punta, mayor fluidez de tráfico, posibilidad de emplear vehículos de mayor dimensión, así como un ahorro de costes operativos, entre otros.

Administraciones, cargadores y operadores continúan detectando dificultades a la hora de llevar a cabo buenas prácticas en la distribución urbana de mercancías, debido a las especificidades y limitaciones, tanto espaciales como temporales, que presenta este sector.

Gracias al nuevo plan de movilidad, con el que tienen previsto renovar el 100% de su flota este 2014, desde Calidad Pascual han logrado reducir en un 58% las emisiones de CO2.

### **Un informe de Aecoc analiza de forma "cualitativa" y "cuantitativa" los beneficios de las buenas prácticas**

La distribución urbana de mercancías permite reducir entre un 14% y un 25% el tiempo de descarga de los camiones respecto a los vehículos que realizan repartos en el horario habitual. Ésta es una de las principales conclusiones de un estudio presentado la semana pasada por Aecoc, en el que se analizan de forma "cuantitativa" y "cualitativa" los beneficios de las buenas prácticas en el transporte urbano de mercancías, a través de datos reales de siete grandes distribuidores, tales como Carrefour, Condis, Consum, Eroski, Mercadona, Simply y Sorli Discau.

Respecto a la logística nocturna, el documento constata además, un incremento del 34% de la velocidad comercial de circulación de los vehículos, pasando de 26 km/h a 35km/h.

En cuanto a la distancia recorrida para abastecer a cada punto de venta, se comprueba que la utilización de la logística nocturna supone un ahorro del 30% de la distancia recorrida, pasando de 101 km diarios por punto de venta a 71 km diarios. Otro de los beneficios derivados de esta actividad es la eliminación del 92% del tráfico de vehículos de reparto en horas punta respecto a la logística convencional, lo cual representa un mayor aprovechamiento de la capacidad viaria, una disminución de la congestión y de las incidencias de tráfico, así como un aumento de la seguridad vial.

En relación con las zonas de carga y descarga, actualmente el 43% de los puntos de venta utilizan estos espacios, con un promedio de 19 descargas semanales cada uno de ellos.

Además, el estudio pone en evidencia que el tiempo de descarga de los vehículos de reparto se incrementa a medida que aumenta la Masa Máxima Autorizada (MMA) del mismo, "por lo que a partir de nueve toneladas, la media de descarga ya supera los 30 minutos", detalla Marc Nicolàs, responsable de Transporte de Aecoc. El experto explica además que, pese a disponer de zonas de carga y descarga colectiva, una de cada cuatro descargas se realiza en estacionamiento ilegal, ya que según el 46% de los encuestados, estos espacios acostumbran a encontrarse ocupados por otros vehículos. En este sentido, las principales demandas que plantea el estudio giran en torno a la creación de una nueva zona de carga y descarga exclusiva, así como al aumento de la vigilancia frente a los estacionamientos ilegales. Por otra parte, el incremento de la MMA representa una mayor eficiencia en las descargas de mercancías en horario nocturno, según concluye el estudio. De hecho, en la actualidad uno de cada seis puntos de venta utilizan permisos especiales para superar la masa máxima. En el caso del Ayuntamiento de Madrid, tal y como anunció Mario Elipe, subdirector general de Movilidad, tienen previsto incrementar la MMA de las 12 toneladas actuales hasta las 18 toneladas.

Asimismo, el informe señala que el 57% de los establecimientos que se abastecen con vehículos con una masa máxima inferior a 12 toneladas considera que las condiciones físicas y de acceso de los puntos de venta permitiría una mayor MMA, lo que se traduce en un ahorro medio de casi tres viajes semanales y de 2,3 toneladas de CO2 anuales por punto de venta. En total, los expertos cifran en 18.000 euros el ahorro en costes directos del transporte al incrementar la MMA. No obstante, aseguran que la gestión de la MMA es una competencia municipal que en numerosos casos comporta dificultades de negociación entre los distribuidores y las administraciones pertinentes. Por ello, recomiendan "flexibilizar las normativas que regulan la Masa Máxima Autorizada de los vehículos de reparto en horas valle, dado que el aumento de la MMA reduce el número de vehículos en circulación, con el correspondiente incremento de la eficiencia del transporte urbano de mercancías".