

El rol clave de la logística urbana en las ciudades



OPINIÓN



GONZALO PÉREZ
 GERENTE DE ESTUDIOS
 CONSEJO DE POLÍTICAS DE
 INFRAESTRUCTURA (CPI)



MABEL LEVA
 DIRECTORA CONECTA
 LOGÍSTICA

Alimentos, medicamentos e insumos para la salud, además de productos necesarios que mueven la economía, se deben trasladar diariamente desde los centros de distribución en las periferias, hacia los locales de venta al público o los hogares. Se trata de la "logística urbana", la que requiere de una mejor planificación y regulación en las comunas, a nivel nacional.

La logística -entendida como los medios y procesos que ayudan al transporte de bienes, desde un origen a un destino final, ha tenido como principio base la restricción, ya sea horaria, de zonas de carga y descarga y de circulación en las ciudades, pero se requieren nuevas medidas. Como hemos dicho, por cada dólar gastado en el sector logístico, la producción total de la economía aumenta 2,5 dólares.

Conecta Logística ha llevado adelante iniciativas junto a los municipios de Renca y Providencia. En Renca -dada la gran cantidad de centros de distribución que tiene- se formó la primera "Comunidad logística comunal", que ha trabajado en identificar brechas, abordando áreas como capital humano, promoviendo el empleo local en firmas del sector y desafíos en seguridad. En esa línea, una de las empresas participantes de Conecta Logística desarrolló una aplicación gratuita que permite a las compañías reportar incidentes como el robo de combustible, mercancía y otros en la distribución, lo que ayuda a la planificación de rutas y la seguridad colaborativa.

En Providencia, en tanto, en los últimos años se han identificado necesidades concretas como estacionamientos para camiones con operaciones de distribución, fomento de la electromovilidad y el desarrollo del proyecto piloto "Zonas inteligentes de carga y descarga", el cual disponibiliza aparcamientos exclusivos para vehículos eléctricos para estas labores, los que pueden ser identificados a través de una app que georeferencia los espacios para los conductores.

Otras medidas a implementar son la disposición de zonas de estacionamientos de carga/descarga de mercancías cercanos a los puntos de entrega y el desarrollo de nuevos modelos logísticos, como espacios para microhubs o hubs móviles en zonas de alta demanda, que faciliten la distribución final. Este tipo de modelos habilitaría el uso de otros modos, como bicicletas y vehículos eléctricos de menor tamaño, ya que estos solo aportan a la movilidad sostenible de la ciudad si se utilizan en distancias cortas. Los tramos entre los centros de distribución ubicados en la periferia y los microhubs y serían realizados en horarios fuera de punta en vehículos de mayor tamaño, disminuyendo así el flujo de vehículos en la ciudad.

La planificación de proyectos de vías exclusivas o ciclovías, tampoco debe quedar ajena a la necesidad de abastecimiento de las comunas. Es clave que ellas consideren paradas de vehículos de carga con bahías o áreas seguras, que disminuyan el riesgo generado por el estacionamiento en segundas pistas o sobre estas mismas vías. De igual forma, se debería evaluar el uso compartido de buses y vehículos de carga en estos corredores en horarios fuera de punta. El fin es facilitar la logística si queremos una ciudad más sustentable.

A nivel mundial no hay una solución estándar, por lo que es clave experimentar propuestas y soluciones de manera progresiva. Este es un problema que se debe abordar entendiendo que la logística es una necesidad y que la única forma de que opere eficientemente, es planificándola entre los municipios y el mundo privado de forma anticipada e integrada con los otras actividades propias de las ciudades. ■