



LOGÍSTICA DE DISTRIBUCIÓN URBANA DE MERCANCÍAS: TENDENCIAS CORPORATIVAS Y BASES PARA POLÍTICAS PÚBLICAS

JUAN PABLO ANTÚN CALLABA

Las innovaciones logísticas son la clave para la competitividad metropolitana. Esta competitividad debe leerse tanto al interior de las prácticas logísticas corporativas como en la ejecución de políticas públicas urbanas vinculadas a la distribución de mercancías.

Este artículo inicia en las tendencias corporativas en procesos logísticos clave en la distribución urbana de mercancías, identifica la realidad en la Ciudad de México así como las bases para el diseño de políticas públicas vinculadas a ésta. Los resultados se basan en estudios de casos desarrollados por el Grupo de Investigación en Ingeniería de Transporte y Logística (GiiTraL) asociados a dos investigaciones: Estrategias para el ordenamiento territorial logístico competitivo de la Región Centro, realizado para el Programa de Competitividad en Logística y Centrales de Abasto (PROLOGYCA) de la Secretaría de Economía, Gobierno Federal, y Fideicomiso para el Desarrollo de la Región Centro País (FIDCENTRO); y Estrategias para el mejoramiento de la logística de distribución de mercancías en el Núcleo de Mercados de La Merced.

Las tendencias corporativas logísticas identificadas en el segmento moderno de la distribución física son:

1. Reducción de inventarios mediante un sistema integrado por un solo centro de distribución y un conjunto de centros de carga de pedidos mediante *cross-docking*, así como satélites para satisfacer niveles de servicio al cliente.
2. Desarrollo de innovadoras alternativas para el procesamiento de pedidos y atención a clientes.
3. Procesamiento de pedidos por lotes y limitación a la pulverización de las entregas en *e-commerce*.
4. Desarrollo de procesos y operaciones en logística inversa para satisfacer requerimientos de normas y políticas públicas de reciclado.
5. Introducción de innovaciones de tecnología de la información en logística.
6. Innovación en la tecnología de vehículos.
7. Externalización de operaciones mediante operadores logísticos con flotas dedicadas.
8. Preferencia para la localización de soportes logísticos en centros logísticos.

Las bases de diseño para políticas públicas para el mejoramiento de la logística de distribución urbana de mercancías involucran cuatro núcleos clave (Antún, J P, 2016)¹.

1. Políticas públicas sobre centros logísticos y ordenamiento territorial logístico.

El estudio sobre estrategias de ordenamiento territorial logístico competitivo de la Región Centro, definió bases para promover centros logísticos en el área megapolitana, en particular ante el impacto de:

- el Arco Norte (autopista de altas especificaciones con cuatro carriles que rodea la Ciudad de México a 80 km del centro),

- el Circuito Mexiquense (autopista que permite una penetración desde la autopista Laredo/USA-México a la altura de Huehuetoca –poniente del Área Metropolitana de la Ciudad de México– al centro de carga aérea del Aeropuerto Internacional de la Ciudad de México) y la autopista México-Texcoco, y
- un conjunto de autopistas regionales (en Puebla: Amozoc-Perote, en Morelos: Cuautla-Cuernavaca; en Tlaxcala: el Circuito Bicentenario; en Hidalgo, el enlace Huehuetoca-Atitalaquia).

Lamentablemente, las recomendaciones no fueron puestas en práctica.

Por su parte, los desarrolladores inmobiliarios privados están consolidando una amplia y diversificada oferta de infraestructura y naves logísticas customizadas ofrecidas en alquiler, en localizaciones *premium* como:

- San Martín Obispo (Estado de México),
- parques industriales reciclados como Tepeji del Río (Estado de Hidalgo),

- nuevos *clusters* como Huehuetoca (conurbando Estados de México e Hidalgo) y sobre el Circuito Mexiquense (Estado de México), y
- desarrollando nuevos proyectos sobre el Arco Norte como en Jilotepec (Estado de México) y San Martín Texmelucan (Estado de Puebla).

Bases para las políticas públicas en el Área Metropolitana de la Ciudad de México.

- Así como existen los usos de suelo habitacional, comercial e industrial, legislar el Uso del suelo logístico (ejemplo: Bogotá).
- Establecer un Plan Metropolitano de Ordenamiento Territorial Logístico, que defina Áreas de uso exclusivo para actividades logísticas (ARAL) (ejemplo: CALIF-Comité d'Aménagement Logistique d' Ile de France).
- Explorar y asignar predios y edificios a reciclar para establecer centros de carga de pedidos en el tejido urbano (ejemplo: Curitiba).

2. Políticas públicas en gestión de la vialidad primaria.

Existe prohibición a la circulación de camiones de carga en el Periférico (ambos niveles), el Viaducto y el Corredor Cero Emisiones (tramo céntrico del Eje Central Lázaro Cardenas); pero no se promulgaron las propuestas elaboradas en un estudio realizado para la Comisión Ambiental Metropolitana para definir una Red de corredores urbano-metropolitanos de transporte de carga. Tampoco se realiza una gestión de la vialidad para el transporte de materiales peligrosos (a pesar de los numerosos accidentes cuya periodicidad y gravedad van en aumento). Sólo existe una gestión horaria de la vialidad en el Centro Histórico.

Bases para las políticas públicas en el Área Metropolitana de la Ciudad de México.

- Definir un Programa de Corredores urbano-metropolitanos para el transporte de carga (ejemplo: Montreal).
- Gestionar la vialidad por horario y por tamaño de vehículo de carga, y analizar conjuntamente el establecimiento de peaje urbano para todo tipo de vehículos (ejemplo: Santiago de Chile).
- Gestionar la accesibilidad a centros históricos: Ciudad de México, Coyoacán, Xochimilco y Tlalpan (ejemplo: Lisboa).
- Promover las entregas nocturnas en grandes camiones (lo cual es una realidad en Manhattan, New York, ver Holguín-Veras, J, 2016)³.





3. Políticas públicas en asignación de áreas de carga y descarga en la vía pública.

Lamentablemente no existe una política pública de asignación y de gestión de áreas de carga y descarga en la vía pública. Aún se dejan al azar estas operaciones que se realizan estacionando los vehículos de carga urbana en doble fila. Tampoco existe una franquicia de estacionamiento transitorio en los cajones de estacionamiento gestionados por parquímetros.

Bases para las políticas públicas en el Área Metropolitana de la Ciudad de México.

- i. Definir un Programa de cajones en la vía pública para las operaciones de carga y descarga para camiones de hasta 3.5 tn (ejemplo: Buenos Aires: Mendez, J; 2016)⁵
- ii. Gestionar dichos cajones por horario, con tiempo inicial gratis y tasas crecientes a medida que aumenta el intervalo para liberarlos (existen diferentes formatos de interés, como en Barcelona, 2015² y en Lisboa, 2015⁴).
- iii. Valorar la prohibición horaria de circulación de vehículos privados excepto residentes en centros históricos para dar cabida a la carga y descarga con camiones de 3.5 tn con importantes puntos de entrega para hoteles, restaurantes y *catering* (ejemplo: Lisboa)

4. Políticas públicas en promoción de la innovación en vehículos.

Los vehículos de distribución urbana, *full* eléctricos, gozan de libertad de circulación en los centros históricos. Sin embargo no existen estaciones de recarga, que deberían estar disponibles con pago por tarjeta.

Existe un incentivo fiscal en la compra de vehículos eléctricos e híbridos, pero no existe ningún fondo para promover el desarrollo tecnológico de vehículos especializados en distribución urbana de mercancías.

Bases para las políticas públicas en el Área Metropolitana de la Ciudad de México.

- i. Establecer un Programa de estaciones de recarga para vehículos eléctricos asociado al Programa de cajones para carga/descarga.

- ii. Promover con participación pública-privada, proyectos de microplataformas logísticas multiusuario para vehículos eléctricos en el *hinterland* del Centro Histórico de la Ciudad de México.

- iii. Establecer un Fondo revolvente para el desarrollo de vehículos de carga innovadores, por ejemplo para producir vehículos tipo “marsupial” que alberguen y distribuyan vehículos eléctricos.

En nuestra sociedad urbana, una sociedad de consumo, es obvia la necesidad del derecho a la movilidad de las mercancías. Así mismo, es necesario monitorear los cambios en la distribución física, urbano-metropolitana, de mercancías porque contribuyen a:

- un mejor posicionamiento competitivo de las empresas en el mercado, y
- un mejor desarrollo y calidad de vida de la ciudad, si se diseñan políticas públicas realistas. |

Referencias

1. Antún, J P (2016). Logística de Distribución Urbana de Mercancías: Tendencias Corporativas y Políticas Públicas, 2º Encuentro Internacional de Investigación Urbana y Ambiental: “La movilidad en la sociedad contemporánea”. Centro de Estudios Demográficos, Desarrollo Urbano y Ambiental (CEDUA). El Colegio de México, México DF, México, Octubre 7-8, 2016 (en proceso de publicación).
2. Barcelona (2015): <https://www.areaverda.cat/es/operar-por-el-movil/areadum/qusareadum/>.
3. Holguín-Veras, J (2016). The Off-Hours Delivery Project: Updates from NYC, Sao Paulo, and Bogotá, VREF Center of Excellence for Sustainable Urban Freight Systems: PANAM 2016 - OHD Lessons NYC, SP, and BOG FINAL 9-27-16.pptx.
4. Lisboa (2015): <https://www.youtube.com/watch?v=fYG0icqQiy4>.
5. Mendez, J (2016). Innovative Street Solutions for Urban Freight: Experiences from Buenos Aires, VREF Center of Excellence for Sustainable Urban Freight Systems: P2P-15-Street-Innovations_Slides.pdf.