

REQUIERE UN ABORDAJE INTEGRAL EN LAS CIUDADES

# Centros logísticos urbanos: el camino hacia la sostenibilidad y el desarrollo

Informe del Foro Internacional del Transporte reseña los principios y recomendaciones para que los gobiernos impulsen estos hubs, poniendo especial énfasis en integrarlos en la planificación del transporte y la construcción. Colaboración, conocimiento y actualización permanente figuran entre los requisitos clave.



ANA MARÍA PEREIRA B.

“La logística es más que el comercio electrónico”, sentencia de partida el Foro Internacional de Transporte (ITF, por su sigla en inglés) en su informe Urban Logistics Hubs (Centros Logísticos Urbanos), publicado el mes pasado, en el cual enfatiza la necesidad de avanzar hacia una logística sostenible y fortalecer la comprensión del sector que catalice políticas para su desarrollo.

El documento destaca que “la logística urbana es fundamental para la vida de la ciudad, e involucra más que el transporte de productos comprados por e-commerce”, explicando que las entregas, recogidas y servicios generan viajes sin pasajeros en diversos tipos de vehículos, y tanto empresas como personas dependen de la cadena logística para satisfacer sus demandas.

Además, recuerda que “el transporte representa una cuarta parte de las emisiones de gases de efecto invernadero (GEI); el transporte de carga llega a 8%, y a 11% si se incluyen los almacenes y los puertos”. La congestión, los accidentes viales y la contaminación atmosférica y acústica presionan el cambio hacia una logística urbana sostenible, dice el ITF.

## PUNTOS CRUCIALES

Los centros logísticos urbanos (CLU) son “instalaciones ubicadas estratégicamente dentro de áreas urbanas que sirven como puntos cruciales para consolidar, distribuir y gestionar mercancías, incluida la logística inversa (de productos y desechos)”. Normalmente, facilitan la última milla de la cadena de suministro, donde los productos se pueden consolidar, clasificar y enviar, optimizando las entregas y reduciendo las externalidades negativas.

Estos hubs pueden dividir el tráfico urbano e interurbano, proporcionando espacio de transbordo para que circulen menos vehículos (o menos contaminantes) en las zonas urbanas. Sus formatos van desde pequeñas instalaciones privadas hasta modelos híbridos de almacenamiento minorista más grandes.

El informe parte su diagnóstico con tres mensajes clave para la formulación de políticas.

► **La logística es más que el e-commerce:** “Incluye entregas, distribución, devoluciones, recogidas y servicios”, con una amplia gama de involucrados.

► **Cambiar hacia una logística sostenible:** Quizás no sea el uso más rentable de los bienes raíces, pero la falta de CLUs diseñados y operados de manera sostenible podría generar más vehículos o contaminación, al no haber espacio de transbordo.

► **Fortalecer el conocimiento del sector:** “Las autoridades deberían proporcionar directrices de mejores prácticas y políticas marco para la logística y los centros asociados, sin aumentar fuertemente los costos para operadores y clientes”.

## HALLAZGOS PRINCIPALES

El ITF destaca que el sector público debe mantenerse al día ante el dinamismo del rubro y “centrarse en la gobernanza, mientras que el sector privado debería liderar la construcción, operación y gestión de centros logísticos”, y entrega seis recomendaciones para las autoridades.

**1** **Aumentar el conocimiento de la logística en todo el gobierno,** particularmente a nivel local y metropolitano. Esto implica comprender los diferentes tipos de centros, sus relaciones con las cadenas de suministro globales y los movimientos logísticos en áreas urbanas.

**2** **Facilitar un diálogo productivo,** regulando los esfuerzos privados y colaborando con todos los actores para hacer entregas de última milla eficientes y sostenibles. Los gobiernos también deben armonizar las regulaciones entre ciudades y regiones, y estandarizar las

áreas urbanas.

**3** **Integrar la logística urbana en la planificación de la ciudad y el transporte,** coordinando tráfico, espacio y uso del suelo. Las cadenas de suministro se deben considerar a todo nivel (regional, nacional e incluso

global), y las planificaciones y marcos deben alinearse horizontal y verticalmente.

**4** **Principios de flexibilidad, reversibilidad y desempeño ambiental:** El dinamismo del sector requiere una capacidad de desplegar, mover y re-

convertir rápidamente los CLUs, por lo que la planificación debe incluir el potencial de desarrollo multimodal y vertical, y equilibrar los requisitos operacionales con los intereses comunitarios, sin descuidar los objetivos de eficiencia energética.

**5** **Mejorar la recopilación de datos y las herramientas para simular, modelar y planificar** la logística urbana y los hubs a todo nivel de gobierno, incluyendo el trabajo con universidades para investigar y recopilar datos. Además, se deben establecer

Es necesario integrar la logística urbana en la planificación de la ciudad y el transporte, coordinando tráfico, espacio y uso del suelo.

Los hubs logísticos urbanos contribuyen a la descarbonización, al optimizar las rutas y consolidar cargas, disminuyendo la congestión vehicular.

El sector público debe liderar la planificación integral urbana, crear un marco regulatorio y dar incentivos, mientras que los privados deben implementar y operar los hubs.

directrices para un mejor uso de los datos existentes y disponibles públicamente, garantizando la recopilación de nueva data abordando las preocupaciones sobre seguridad e interoperabilidad entre sistemas.

**6** **Incentivar el desarrollo de centros logísticos urbanos de uso mixto y la adición de valor:** A medida que el terreno se vuelve más escaso, las autoridades podrían permitir el desarrollo de edificios de uso mixto que combinen espacios de oficinas, comerciales y recreativos con instalaciones logísticas. Además, los CLUs pueden dar otros servicios que añadan valor a sus barrios.

## URGENCIA PARA CHILE

Como “sumamente urgente y necesaria” califican los expertos la implementación de hubs logísticos urbanos en Chile, donde existe una creciente, pero aún insuficiente, conciencia sobre el tema.

Los CLUs pueden contribuir fuertemente a los objetivos de descarbonización, “al optimizar las rutas de distribución y consolidar cargas, disminuyendo el número de vehículos que circulan”, afirma Miguel Valencia, director del Área Logística de Inacap. También destaca que al reducir los costos logísticos se mejora la eficiencia en la cadena de suministro, lo que a su vez permite a las empresas ofrecer precios más competitivos y repercutir en el desarrollo económico.

Javier Donoso, académico del Departamento de Tecnologías de Gestión en la Facultad Tecnológica de la Universidad de Santiago (Usach), estima que se han dado pasos, principalmente en el ámbito privado, pero la implementación de políticas integrales y sostenibles desde el sector público todavía es incipiente.

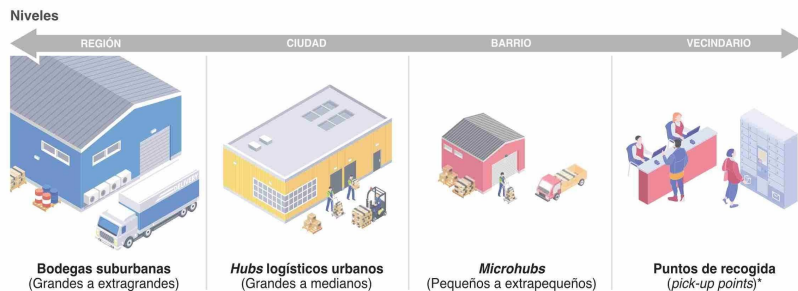
En cuanto a las directrices de una política para los hubs logísticos, los académicos coinciden en lo indicado por el ITF.

Valencia recomienda integrar a los CLUs en la planificación del desarrollo urbano y regional, asegurando que se consideren aspectos de sostenibilidad y eficiencia; así como también la zonificación específica para actividades logísticas, minimizando su impacto residencial y comercial.

Junto con invertir en infraestructura vial y ferroviaria para mejorar y expandir los accesos a los hubs, el académico recomienda fomentar el uso de tecnologías avanzadas como sistemas de gestión de transporte (TMS), inteligencia artificial, vehículos eléctricos y tecnologías limpias para reducir las emisiones de CO<sub>2</sub>. También, implementar prácticas de gestión de residuos y reciclaje en los CLUs.

“La responsabilidad recae en ambos sectores. El sector público debe liderar la planificación integral urbana, la creación de un marco regulatorio y proporcionar incentivos, mientras que el sector privado debe implementar y operar los hubs, aprovechando su experiencia y capacidad de innovación”, finaliza Donoso.

## Tipos de hubs



\* Puntos de servicio con atención, centros de call centers sin atención

Fuente: “Urban Logistics Hubs”, International Transport Forum (ITF)

Infografía Estudio Píxel

