



Quien tiene un río, tiene un tesoro para la logística urbana

Abastecer embarcaciones a los pies de la Torre Eiffel no es una utopía, sino una solución real para la logística urbana. Ports de Paris (Haropa) lleva implementando soluciones fluviales para la última milla desde principios de los años 2000 en la capital francesa. En un primer momento comenzó a desarrollarse el transporte en el Sena a través de buques graneleros dedicados a los productos de construcción. Tras los resultados positivos, esta iniciativa se ha llevado a una escala mayor para englobar productos de mayor valor añadido, como el gran consumo, la distribución especializada, la mensajería o incluso los residuos.

Pioneros en el proyecto, “hemos trabajado de forma conjunta con otros puertos europeos como Bruselas, Liege (Bélgica), Utrecht (Países Bajos), Basilea (Suiza), entre otros, para intercambiar buenas prácticas”, ha explicado el responsable de la Innovación Operacional y especialista de los proyectos logísticos urbanos de Haropa, Manuel Garrido. Una de las razones por las que esta iniciativa ha podido ver la luz, ha añadido Garrido, “es que en París tenemos una congestión

especialmente densa”. El empuje del ecommerce es otro de los motivos, pues los volúmenes han aumentado de forma exponencial en la última década y requiere soluciones verdes para la entrega de flujos cada vez mayores en la ciudad.

Así es como en 2012 comenzaron a trabajar con la cadena de supermercados Franprix. Todas las mañanas se descargan 40 contenedores a los pies de la Torre Eiffel, que provienen del puerto de Bonneuil-sur-Marne, en el sureste de la región. “El buque que se emplea para esta actividad mide 80 metros de largo, más su remolcador de empuje, por lo que ocupa un total de casi 100 metros”, ha manifestado Manuel Garrido. Su peculiaridad es que estos contenedores son más grandes que la medida estándar portuaria, puesto que han sido diseñados por XPO Logistics a medida para el cliente. Estos contenedores miden entre 24 y 27 pies para poder transportar más mercancías sin superar las restricciones de tamaño de la urbe.

La logística urbana fluvial para productos de consumo

Los contenedores miden entre 24 y 27 pies, es decir, son más largo que la medida estándar portuaria, para poder transportar más productos sin superar las restricciones de espacio en la ciudad / Manuel Garrido





Los contenedores miden entre 24 y 27 pies, es decir, son más largo que la medida estándar portuaria, para poder transportar más productos sin superar las restricciones de espacio en la ciudad / Manuel Garrido



Carga y descarga de las mercancías de madrugada a través de grúas automatizadas / Haropa



Carga y descarga de las mercancías de madrugada a través de grúas automatizadas / Haropa



Manuel Garrido es el responsable de la Innovación Operacional y especialista de los proyectos logísticos urbanos de Haropa





Manuel Garrido es el responsable de la Innovación Operacional y especialista de los proyectos logísticos urbanos de Haropa

“Este proyecto evita la congestión de los accesos viarios, puesto que hasta la fecha esta empresa sólo empleaba el transporte por carretera para entrar en la ciudad”, declara el responsable de Innovaciones de Haropa. A partir de ese momento, varias empresas han empezado a interesarse por la iniciativa, al comprobar que daba sus frutos a la cadena de supermercados usuaria del servicio, y que, además, “se iban a ver lastrados por las medidas medioambientales que se están implantando gradualmente en la ciudad”. Esta solución verde responde directamente a la actividad de paquetería de las empresas dedicadas al comercio electrónico, que necesitan un transporte rápido y ágil en las urbes. “Podríamos pensar que la vía fluvial es más lenta, sin embargo, en este caso no es un impedimento puesto que trabajamos también de noche para que puedan repartir a primera hora de la mañana”, ha señalado el experto.

Actualmente, tienen clientes de distribución mayorista, ecommerce, distribución especializada, lujo, entre otros. De hecho, Fedex es uno de los interesados en esta solución sostenible. Desde la filial de esta multinacional en Francia han reconocido que “siempre estamos buscando nuevas oportunidades para ofrecer

alternativas de transporte innovadoras para hacer frente a los retos de la última milla”. Por ello, han confirmado que “estamos actualmente explorando la posibilidad de utilizar el Sena para la entrega de paquetería en París”. Por otra parte, también están desarrollando un proyecto de recogida de residuos a través de vertederos fluviales ambulantes con la compañía Suez desde el mes de julio de 2019.



Puerto de Le Havre / Haropa

Las mercancías importadas en Francia proceden en gran parte de Asia y llegan por la vía marítima desde el puerto de Le Havre y Rouen hasta llegar a la región Ile-de-France. En la región de París, se mueven unos 22 millones de toneladas anuales a través del Sena, de los cuales el 50% son de la industria de la construcción, el 25% el transporte de residuos, 10% los cereales, el 10% contenedores y productos como la entrega urbana de paquetes, “que ocupa menos tonelaje, pero tiene más valor añadido”, ha subrayado Garrido. Los buques graneleros dedicados a la industria de la construcción y los residuos miden unos 60-70 metros de largo y se descargan de forma automatizada gracias a unas grúas embarcadas. “A diferencia de Franprix, esta solución de grúas permite no tener equipos de mantenimiento en la orilla”, ha añadido el responsable de Innovación Operacional de Haropa.

“El contexto de implicación urbana en cuanto al tráfico y al medioambiente han

ayudado mucho a que este proyecto salga adelante, puesto que hemos notado un cambio en el comportamiento de los ciudadanos que se interesan realmente por estas temáticas urbanas”, ha incidido el responsable del proyecto. París ha prohibido la circulación con vehículos diésel anteriores a 2006, lo que influye mucho en la toma de decisiones de los transportistas. Además, las riberas del Sena están divididas entre actividades industriales y peatonales, cuando antes estaban dedicadas en gran parte al tráfico por carretera. “La retirada de los coches de los muelles del Sena ha permitido, por un lado, explotar puertos que no eran accesibles hasta la fecha en el centro, y por otro, nos impide descargar directamente contenedores, sino que nos tenemos que ceñir a descargar paquetería o bicicletas de carga”, ha explicado Haropa. Por otra parte, Manuel Garrido ha puntualizado que “esta iniciativa también ha generado riqueza y empleo, puesto que nuestros puertos han generado unos 15.000 empleos directos”.

Uno de los retos a los que tienen que hacer frente es que no existe una solución estándar como en otros modos de transporte, confiesan desde Ports de Paris. Cada actor tiene sus propias limitaciones y mercancías, lo que supone que a cada nuevo cliente es necesario “reinventarlo todo”, lo que genera que sea un proceso largo, debido a que, además, se añaden las propias restricciones de tamaño de los puertos urbanos. La calidad de las aguas también es uno de los problemas de esta actividad y a los que tiene que hacer frente la ciudad, puesto que desde el ayuntamiento se está potenciando que ciertas zonas estén adaptadas y preparadas para bañarse en el Sena.

En 2019, se ha estrenado un nuevo buque-almacén de la compañía Fluidis, que recorre cada día la ruta entre Genevilliers (Norte) y París para Ikea y Lyreco, dedicada a materiales de oficina. Durante las tres horas de navegación que se tarda hasta llegar la capital, los empleados de Fluidis se dedican a cargar las bicicletas a bordo. Ese barco realiza paradas en tres puertos de París desde los cuales se lanzan una veintena de bicicletas de carga. “Mientras el barco va avanzando progresivamente, se recargan las bicis en el siguiente puerto, y

vuelven a descargar, hasta llegar al tercer puerto y volver al puerto de Genevilliers”, ha relatado Garrido. Fluidis transporta unos 750.000 paquetes anuales, lo que supone la entrega de 3.000 paquetes cada día.



La ribera del Sena están siendo acondicionadas para los bañistas / SortiraParis

UNA ALTERNATIVA SOSTENIBLE FRENTE A LAS RESTRICCIONES URBANAS

Haropa estima que el tráfico fluvial anual en total permite economizar un millón de camiones por carretera, lo que supone unas 200.000 toneladas de dióxido de carbono cada año. Las actividades de Franprix representan 230 toneladas de CO₂, con un ahorro a la circulación de 450.000 kilómetros anuales. Por su parte, la iniciativa de Fluidis ahorra unas 110 toneladas anuales y evita 300.000 kilómetros terrestres al año. La logística fluvial permite masificar las mercancías, es decir, transportar un mayor volumen con menos energía consumida. “Por ello creemos que, para ser incluso más eficientes en el futuro, necesitamos que los motores de estos barcos sean más ecológicos”, ha añadido el responsable de proyecto.



La empresa Fluidis realiza el transporte con un portacontenedores híbrido / F. Fluidis

La flota de barcos de los actores que operan en el Sena solo posee algunos modelos eléctricos al 100%. En el caso de Fluidis, es un portacontenedores híbrido con baterías. No obstante, “como autoridad portuaria, estamos incentivando los puntos de recarga eléctrica en las orillas del Sena, de forma que podamos hacer frente a la multiplicación de barcos eléctricos en el futuro”, ha subrayado Haropa. De momento, los puertos parisinos poseen unos 12 puntos de recarga, sin contar los que se encuentran en los puertos industriales fuera de la ciudad. “Los barcos han tardado en adaptarse a la transición energética, pues los precios son más elevados que para los camiones”, ha incidido Garrido. El hidrógeno es otra de las soluciones que Haropa está estudiando, por ejemplo, para la Compagnie Fluviale de Transport (CFT) que utilizará en 2021 un remolcador con pilas de hidrógeno. “La ventaja de este combustible es la recarga casi instantánea, el problema es su producción y su almacenamiento”, han explicado.