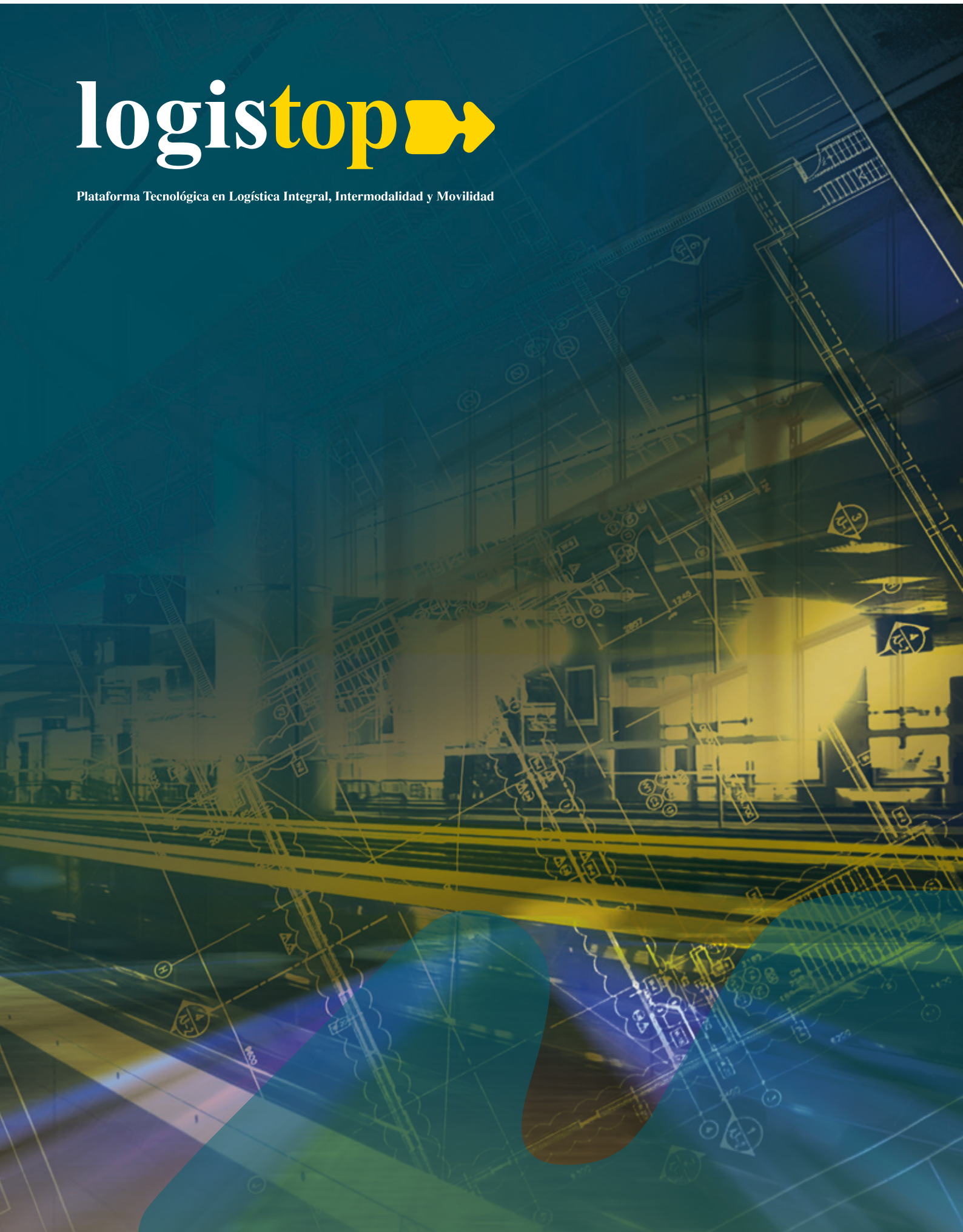


# Grupos de trabajo Logistop

# logistop

Plataforma Tecnológica en Logística Integral, Intermodalidad y Movilidad

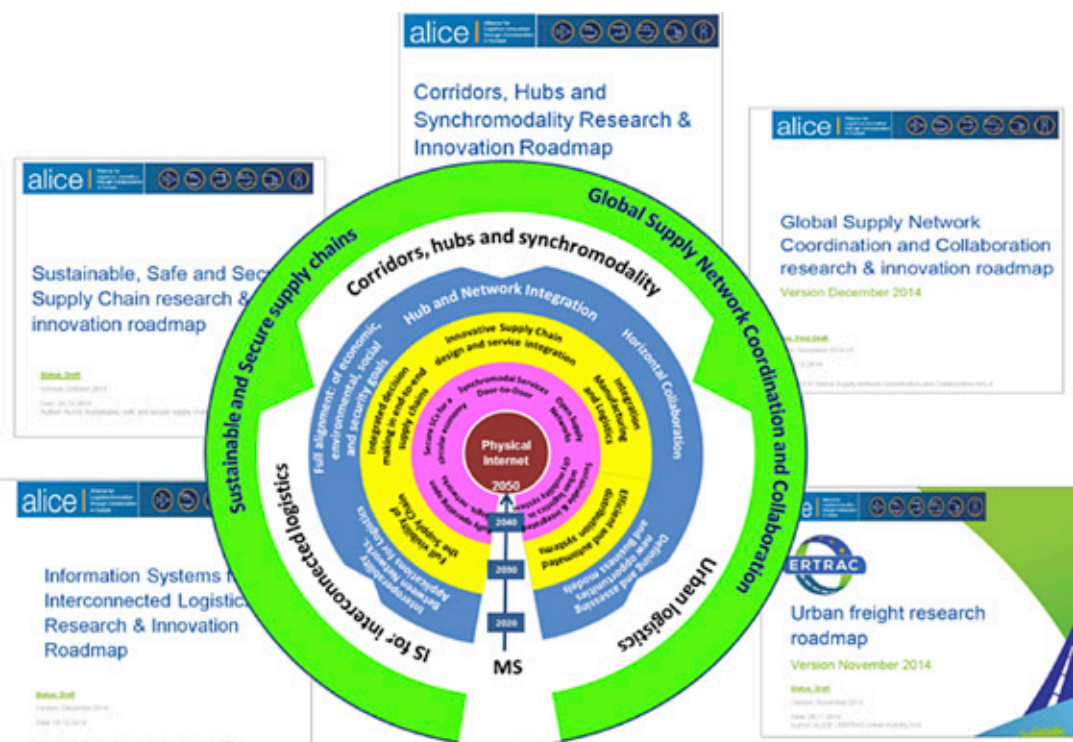


## Grupos de trabajo LOGISTOP

Uno de los principales objetivos de LOGISTOP para 2015 es la reorganización de los grupos de trabajo para hacerlos más operativos y reimpulsar su actividad y la participación de sus miembros.

Proponemos reducirlos a 5 grupos, que serán el espejo de los que están operativos en la plataforma europea homóloga ALICE:

1. Cadenas de Aprovisionamiento Sostenibles, Fiables y Seguras.
2. Corredores, hubs y sincro-modalidad.
3. Sistemas de Información para Logística Interconectada.
4. Colaboración y Coordinación en la Cadena de Aprovisionamiento.
5. Logística Urbana.





Con esta nueva propuesta de grupos, se aprovecharán sinergias con ALICE y se favorecerá la colaboración y alineamiento de objetivos de ambas plataformas. Esto permitirá influir mejor en los programas de trabajo de I+D+i de la Unión Europea (Horizonte 2020) y, en última instancia, incrementar la participación de los socios de LOGISTOP en proyectos europeos.

A través de los grupos, se mantendrá un acceso permanente a los avances que se vayan fraguando en los grupos respectivos de ALICE, y también se dará a ALICE el feedback que necesite del Mirror Group de ALICE del que LOGISTOP forma parte.

Entre las actividades a realizar en cada uno de los grupos, se destacan las siguientes:

- ▶ Analizar los roadmaps generados en la plataforma ALICE para trasladarlos al caso español y hacer una revisión de la Agenda Estratégica de Innovación.
- ▶ Formular y revisar propuestas de topics de investigación desde una posición española de cara a influir en los programas de ayuda, informando a través del Mirror Group de ALICE o a través de otras entidades (NCP de CDTI, MINECO).
- ▶ Seleccionar y analizar al menos un topic de H2020 con mayor interés en cada grupo. Esto servirá a los socios para enfocar

mejor sus proyectos de I+D y buscar socios en Europa.

- ▶ Crear un foro temático para compartir y discutir ideas de proyectos/negocio.
- ▶ El grupo se convertirá en una plataforma de acciones de networking y difusión temáticos.

Cada grupo será co-liderado por una empresa y un Organismo de Investigación. Desde la secretaría de LOGISTOP, se solicitarán voluntarios para liderar los grupos.

El grupo estará abierto a la participación de los miembros de LOGISTOP que así lo deseen y que adquieran el compromiso de contribuir al desarrollo de las actividades del grupo.

Una vez constituidos los grupos, la secretaria de LOGISTOP, junto con los líderes de los grupos, prepararán un plan de actividades a realizar en el año.

Los líderes de cada grupo se encargarán de convocar a sus miembros participantes para el desempeño de las actividades y fomentarán su participación. Así mismo, se encargarán de mantener el vínculo con el grupo de trabajo de ALICE, siendo recomendable su participación en dichos grupos.



# Anexo.

## Descripción grupos de trabajo LOGISTOP

# 2

### 1. Cadenas de Aprovisionamiento Sostenibles, Fiables y Seguras.

La sostenibilidad se define como "hacer más con menos", y se refiere a evitar el desperdicio, usar menos energía, explotación de los recursos renovables siempre que sea posible, y reutilización de productos y materiales. En un sentido más amplio, la sostenibilidad tiene tres dimensiones, lo que corresponde al paradigma "personas, planeta, rentabilidad", es decir:

- ▶ **Dimensión económica:** la eficiencia, la rentabilidad, la calidad, la capacidad de respuesta.
- ▶ **Dimensión ambiental:** emisiones y reducción de residuos, la utilización de los recursos naturales, materiales / productos de reciclaje.
- ▶ **Dimensión social:** la seguridad y la mejora de la seguridad, la reducción de ruido, ambiente de trabajo saludable.

Un aspecto clave es el uso de los recursos naturales como el agua y los combustibles fósiles no renovables, que se utilizan para la producción industrial y el movimiento de mercancías a través de las diferentes etapas de la cadena de suministro. Este uso de los recursos naturales, que influye en el equilibrio del ecosistema, se forma en gran medida por los objetivos clave de rendimiento (por ejemplo,

tiempo, velocidad, calidad, flexibilidad y coste) y el diseño de la cadena de suministro (por ejemplo global / local, el grado de centralización).

El desequilibrio en el ecosistema se materializa en la escasez de los recursos naturales y los desastres naturales, como inundaciones y huracanes. Estos acontecimientos en el ecosistema, son cada vez más frecuentes y tienen un efecto perturbador grave en las operaciones industriales y la protección y seguridad de la cadena de suministro más amplia. Más relevancia se debe dar en la evaluación del impacto social y ambiental de las cadenas de suministro globales. El diseño de las cadenas de suministro más resilientes ofrece oportunidades importantes hacia un desarrollo más sostenible.

A raíz de estas definiciones, la seguridad es parte de la sostenibilidad (evitando accidentes, riesgos para la vida humana, etc.), incluyendo la lucha contra el terrorismo y la delincuencia, incluido el delito cibernético, por ejemplo. Además, en vista de los desafíos que figuran en la introducción (escasez de recursos y la contaminación, los cambios demográficos y las amenazas de seguridad), la atención específica para asegurar la cadena de suministro debe garantizarse.

## 2. Corredores, hubs y sincro-modalidad.

---

Las actuales circunstancias económicas europeas, las tendencias de la globalización todavía existentes y las transformaciones que están teniendo lugar, tienen un fuerte impacto en los patrones de movilidad de mercancías, generando una presión sin precedentes sobre los sistemas de transporte internacionales, nacionales, regionales y locales existentes y sobre las infraestructuras. Por lo tanto, se necesitan nuevas soluciones y orientaciones para el desarrollo del sistema de transporte de mercancías, también teniendo en cuenta las necesidades presentes y futuras en materia de transporte sostenible en un entorno en evolución. Diferentes aspectos caracterizan las principales cuestiones relacionadas con la movilidad sostenible de mercancías: se refieren a la utilización de los recursos integrados y los modos de transporte, la planificación de nuevas infraestructuras de transporte y la mejora de los existentes mediante la definición de su papel territorial en el contexto de los amplios corredores de la UE. Los procesos operativos sincroni-

zados y las redes de transporte co-modales y sostenibles han de estar bien integrados; todo depende de hubs eficaces y sinérgicos. La eficiencia y la sostenibilidad mejoran en toda la red si la cooperación entre hubs y demás partes interesadas permite la re-orquestación de funciones en la red a lo largo de toda la cadena de suministro, especialmente en caso de congestión u otros factores que hacen peligrar la estabilidad del sistema y la regularidad. Este grupo analizará vías hacia la mejora de la red de servicios de transporte de mercancías europeo integrada. Las partes interesadas están en el nivel de la cadena de suministro, en el nivel de servicio de transporte y en el nivel de la red de infraestructuras. Con el objetivo general de llegar a un sistema integrado, las innovaciones se refieren a la unión de estos niveles. La hoja de ruta consistirá en hacer un uso óptimo de los últimos avances en tecnologías de apoyo en el campo de TICs (software), equipos (hardware) y la gobernanza (orgware) para lograr este acoplamiento.

## 3. Sistemas de Información para Logística Interconectada.

---

Este grupo contribuye al logro de cadenas de suministro totalmente integradas y coordinadas (redes de suministro) a través del uso de las TIC. La hoja de ruta se centra en soluciones que pueden ponerse a disposición y al alcance de todo tipo de empresas y participantes, ya

sean grandes o pequeños. Estas tecnologías deben responder a nuevas necesidades de los participantes en la cadena de suministro para configurar redes de suministro, colaborar, compartir activos, bienes y servicios de las acciones, y en general, mejorar las operaciones en un mercado muy dinámico. Este grupo identifica y define desafíos en el desarrollo de tecnologías y normas que facilitan el cierre de brechas en los sistemas de TIC actuales y su aplicación a las cadenas de suministro. La intención de la agenda de investigación es llegar a un panorama de las TIC para el sector del transporte y la logística que crea oportunidades para el mejor desempeño en la ejecución de las actividades de la cadena de suministro para todos los actores de la industria, ya sea grande o pequeño.

Las cadenas de suministro modernas son redes complejas de organizaciones independientes que trabajan juntos para producir, transportar, almacenar y distribuir productos desde lugares de valor inferior a los de mayor valor. La complejidad de estas redes requiere que los distintos actores que operan en ellos coordinen sus acciones en una forma altamente integra-





da. Por desgracia, el estado actual de los sistemas de TIC es tal, que solo las grandes organizaciones, las más conocedoras de la tecnología y con mayor capital, pueden participar o gestionar con éxito estas redes complejas. El alto costo de los sistemas de TIC actuales de la logística, y el nivel de sofisticación técnica necesaria para integrar y operar con ellos, excluye a todos, excepto a los mayores players de logística. Estos factores actúan en detrimento de las pymes que no tienen ni los recursos de capital necesarios para comprar las TIC requeridas, ni los recursos técnicos necesarios para operar estos sistemas.

Además, el estado actual de las TIC en el sector de la logística también desalienta la innovación. Una vez los socios de la cadena de suministro han logrado configurar una red, la integración de los participantes y el establecimiento de normas para su gestión, es muy difícil para ellos cambiar sus procesos. Por esta razón, las nuevas tecnologías, como las tecnologías de identificación automática y otras herramientas basadas en sensores, son generalmente ignoradas, ya que se requiere cambiar fundamentalmente las redes que se han establecido a través de costosos esfuerzos de los socios actuales.

#### 4. Colaboración y Coordinación en la Cadena de Aprovisionamiento.

Este grupo debe contribuir a las cadenas de suministro que están totalmente integradas y coordinadas (redes de suministro) y que operan de una manera más eficiente y sostenible mediante el uso de la colaboración horizontal y vertical, y de interfaces de la cadena de suministro más ágiles.

Un desarrollo clave que se espera en la próxima década es la transición de las actuales cadenas de suministro independientes, donde los recursos de transporte y logística, no se pueden compartir o acceder por diferentes cargas y transportistas, para abrir las redes globales donde los recursos son compatibles, accesibles y están fácilmente interconectados. Esto permitirá prácticas de gestión de mercancías innovadoras en dos áreas principales:

- ▶ **Colaboración en la red de suministro:** se ocupará de maximizar la utilización de los recursos, como la capacidad de los vehículos y la infraestructura, haciendo coincidir la demanda de los múltiples cargadores con el transporte disponible y servicios de logística de diferentes modos y proveedores de servicios. Este tipo de colaboración también se refiere como horizontal. Colaboración horizontal se refiere a múltiples empresas que operan en el mismo nivel de la cadena de suministro y demandan funciones logísticas por igual.
- ▶ **Coordinación en la red de suministro:** se encargará de la prestación de servicios puerta a puerta basado en la sincronización y la actualización dinámica de la logística y los planes de transporte, a través de modos y actores (fabricantes,

minoristas, proveedores de servicios logísticos, transportistas, operadores de terminales, etc.).

Algunos esquemas innovadores solo serán posibles cuando, tanto la colaboración como la coordinación estén presentes al mismo tiempo (por ejemplo, centros de distribución urbana). En el pasado, la mayor parte del esfuerzo se ha puesto a la colaboración vertical (Coordinación), pero esto se ha estancado debido a la falta de colaboración horizontal concurrente.

Esta hoja de ruta identifica una nueva aplicación y puesta en valor potencial de diferentes sectores de actividad, así como la necesidad de pilotos para las buenas prácticas y aprovechar mejor el programa Horizonte 2020 hacia las innovaciones necesarias en este campo.



## 5. Logística Urbana

El transporte urbano de mercancías se define como “todos los movimientos de mercancías hacia, desde, a través o dentro del área urbana realizada por vehículos ligeros o pesados, incluido el también el transporte de material de construcción y tráfico de demolición, viajes de compras hechas por ciudadanos y la logística inversa para la recogida de residuos y también para la gestión de los devoluciones de productos, excluyendo todos los movimientos personales con la excepción de los viajes para realizar compras”.

La inclusión de los viajes de compras en el ámbito de aplicación de la hoja de ruta, implica que las interacciones con el transporte de pasajeros son muy importantes y deben ser considerados. Sin embargo, los vehículos no diseñados específicamente para el transporte de mercancías, tales como los automóviles de pasajeros, están fuera del ámbito de aplicación de la hoja de ruta.

El transporte de materiales de construcción y demolición son componentes relevantes de tráfico en las zonas urbanas. Los temas específicos sobre cómo optimizar y reducir el impacto de este tipo de tráfico serán tratados y analizados en esta hoja de ruta.

Se consideran otros movimientos de tráfico relacionados con los movimientos de carga, tales como mantenimiento y servicio, furgonetas para el suministro y retirada de componentes.

El ámbito de aplicación de este grupo son todos los componentes del sistema: vehículos, infraestructuras y servicios. Debe cubrir la integración eficiente del suministro urbano de mercancías en el sistema de transporte urbano y la integración de la logística urbana en las operaciones logísticas a escala más amplia.

La hoja de ruta identifica la recopilación de datos y la creación de conocimientos sobre logística urbana como el primer paso para una agenda de investigación.







Plataforma Tecnológica en Logística Integral, Intermodalidad y Movilidad

Plataforma Tecnológica en Logística Integral,  
Intermodalidad y Movilidad, Logistop

PARQUE TECNOLÓGICO  
C/ Albert Einstein, 1  
46980 Paterna – VALENCIA  
Tel.: 961 820 000  
info@logistop.org

[www.logistop.org](http://www.logistop.org)

Logistop está parcialmente financiado por:

Colaboran:



GOBIERNO  
DE ESPAÑA

MINISTERIO  
DE ECONOMÍA  
Y COMPETITIVIDAD

SECRETARÍA DE ESTADO  
DE INVESTIGACIÓN,  
DESARROLLO E  
INNOVACIÓN



FONDO SOCIAL EUROPEO