



Retos de futuro para la **distribución** urbana de mercancías

Tradicionalmente, a la hora de mover cualquier tipo de mercancía, la logística se ha enfrentado, y salido victoriosa, a retos que han evolucionado. Desde los puramente logísticos a otros colaterales como los cambios tecnológicos, coste de los recursos, clima laboral, regulación, etc. Sin embargo, en esta última década, si existe un segmento dentro de la logística cuya complejidad aumenta exponencialmente, es la Distribución Urbana de Mercancías o DUM.

Este crecimiento vertiginoso es consecuencia de la imparable actividad del comercio electrónico, en el que la logística funciona como habilitadora y catalizadora. También es importante considerar la población cada vez más envejecida en España y, como consecuencia un incremento esperado en el movimiento a domicilios de mercancías o servicios asistenciales para cubrir las necesidades de este segmento de la población.

El reto al que se enfrenta la DUM es la gestión y adaptación al incremento desmesurado de la actividad ocasionado en gran parte por los cambios en los hábitos de consumo derivados del e-Commerce, en el que cliente quiere la entrega personalizada de la mercancía casi de forma inmediata y en una franja de tiempo muy ajustada. Esto genera una demanda que complica aún más si cabe el servicio para la DUM, especialmente cuando se producen picos por eventos comerciales como el Black Friday y que ha de convivir con otras modalidades de entrega ya existentes y muy intensivas en actividad como puede ser la del canal HORECA o el comercio de proximidad y otros usos del espacio público por parte de usuarios privados, transporte público, mudanzas, recogidas de residuos, etc. . .

Las líneas de trabajo sobre las que el sector debe desarrollar su adaptación a los nuevos requisitos se basan, en primer lugar, en la incorporación paulatina a la actividad de los vehículos de energías alternativas (GNC, GLP y eléctricos), aunque todavía para esta incorporación haya que vencer muchas barreras.

En segundo lugar, la necesidad de encontrar y poner en marcha soluciones que se basen en la colaboración entre agentes y que ayuden a descongestionar ciudades. Vemos cómo están apareciendo servicios de entrega en puntos de conveniencia y casilleros inteligentes -algunos

“No existe una única solución para adaptarse con éxito al nuevo entorno, sino que todas las propuestas se deben aplicar de manera conjunta para dar respuesta a los retos, al mismo tiempo que se trata de mejorar la operativa y el servicio”.

incluso refrigerados-, o la compartición de recursos a través de colaboraciones tanto en el transporte como en el almacenamiento urbano, donde ya existen ejemplos en Madrid o Barcelona, en forma de micro-plataformas de distribución compartidas.

También destaca la necesidad de aplicar un uso intensivo de las tecnologías, no sólo en el momento de la entrega, sino en todo el proceso que va desde la recepción del pedido hasta la entrega. Por lo tanto, a la aplicación intensiva de las tecnologías más tradicionales como los optimizadores de rutas, gestores de flotas y todo tipo de tecnologías de movilidad, tenemos que incluir las nuevas herramientas como el big data y las plataformas digitales que actúan de punto de encuentro entre las nuevas empresas con servicios de información de alto valor añadido y el sector tradicional aportándole aplicaciones como la obtención de información dinámica tráfico y previsiones de contaminación o de demanda de recursos en picos de actividad.

Concluyendo, los agentes del sector tienen que abordar una importante reflexión ante la implantación de medidas en sus respectivas empresas. No existe una única solución para adaptarse con éxito al nuevo entorno (restricciones, picos de demanda...), sino que todas las propuestas se deben aplicar de manera conjunta para dar respuesta a los retos al mismo tiempo que se trata de mejorar en la operativa y el servicio ofrecido. Por otro lado, hay otra reflexión relevante de todos los agentes participantes directa o indirectamente en la DUM (Administración, Comercio, Logística y Transporte, Tecnológicas,) y es que, para alcanzar la masa crítica necesaria todas estas soluciones demandan una base interoperable donde la estandarización de procesos y de sistemas de identificación y comunicación, se convierten en una palanca más que necesaria para una gestión del ecosistema de suministro óptimo.