

En el corazón de las ciudades, un cambio sigiloso, pero neurálgico está en marcha. La movilidad de bienes y servicios ha cambiado drásticamente de la mano del sostenido desarrollo de las urbes y del comercio electrónico, imponiendo importantes desafíos en materia de movilidad, tanto para las personas como para la distribución de mercancías, en especial en zonas densamente pobladas, transformando desde su núcleo al modelo de distribución”.

Esta reflexión, realizada por el Ministro de Transportes y Telecomunicaciones, Juan Carlos Muñoz, en una columna de opinión publicada recientemente por un matutino nacional, sirve de puntapié inicial para abordar una de las temáticas que, hoy por hoy, está en boca de muchos: La evolución de la logística urbana en Chile y los desafíos que se relacionan a la planificación de las urbes en pro del eficiente desarrollo de las operaciones de distribución (abastecimiento y última milla) en las ciudades.

Es por todos sabido que, a partir de la reciente crisis sanitaria global, la actividad logística -en general- alcanzó una importante visibilidad ante la opinión pública, saliendo del backstage en el cual tradicionalmente se encontraba.

Paralelamente, la denominada Logística Urbana; que hace referencia a los procesos de transferencia de cargas o mercancías que se desarrollan al interior de las ciudades, ya sea que se trate de alimentos u otros bienes de consumo, insumos para la manufactura y materiales para la provisión de servicios, entre otros; también comenzó a cobrar protagonismo, principalmente debido a los diversos cambios experimentados en materia de consumo urbano y a las estrategias desplegadas por las empresas para dar respuesta a las nuevas exigencias de los shoppers y consumidores finales; factores que han venido a impactar el devenir cotidiano de las urbes, generando externalidades positivas y negativas, e imponiendo diversos retos a los operadores logísticos, comercios y autori-

LOGÍSTICA URBANA EN LA MIRA. BRECHAS VIGENTES E INICIATIVAS PARA SUPERARLAS



La logística urbana es, hoy en día, materia de profundo análisis no sólo para los actores del rubro, sino también para las autoridades y los consumidores. Y es que, una ciudad vive por y a través de la logística urbana, por lo cual entender las brechas de esta actividad y atender a las propuestas que puedan hacerla más eficiente es tarea clave.

dades. Considerando lo anterior, identificar las brechas y oportunidades de mejora para hacer más eficientes las operaciones relacionadas a la denominada Logística Urbana es clave.

Una ciudad vive por y a través de la logística urbana, actividad que tiene directa influencia en la disponibilidad de bienes, en

las condiciones de habitabilidad e incluso en los niveles de atracción de actividad económica en estos territorios.

Teniendo claro la importancia de la Logística Urbana para el bienestar de las personas y el desarrollo de las ciudades y de los países, la pregunta que subyace es cómo, además de identificar las brechas

o problemáticas de esta actividad, podemos superarlas; tarea en la cual conocer la experiencia internacional, por ejemplo, se concibe como una herramienta relevante a la hora de proponer cursos de acción.

En esta línea, a continuación, identificamos algunas brechas de esta actividad y las oportunidades de mejora a partir de las diversas iniciativas propuestas por la Unidad de Logística Urbana del MTT.

Para facilitar la comprensión de los impactos de la Logística Urbana y generar un manejo común de elementos claves para el diseño y evaluación de iniciativas que podrían minimizar los impactos negativos de ésta y hacerla más eficiente, en su análisis " Recomendaciones de logística urbana" elaborada por la entidad ministerial, se definieron cuatro ejes de influencia de la LU: Medioambiente, Seguridad Vial, Congestión, Estructura Territorial, dichos ejes pueden, a su vez, considerarse las principales áreas de impacto de esta actividad en las urbes a nivel nacional.

ATENCIÓN AL MEDIOAMBIENTE Y LA SEGURIDAD VIAL

En el plano medioambiental, por ejemplo, se advierte que las operaciones de transporte urbano, si bien son críticas para el abastecimiento de las ciudades, son también una fuente significativa de emisiones de CO2 y gases de efecto invernadero; externalidad negativa que se ve incrementada debido al progresivo aumento que han registrado las operaciones de distribución de mercancías y bienes que en la actualidad se desarrolla en los centros urbanos, ligados principalmente al aprovisionamiento de los comercios y de las personas a partir del comercio electrónico.

Si sólo consideramos las cifras del eComerce nacional, en esta materia, tenemos que -según informa la Cámara Nacional de Comercio (CNC)- las ventas de este canal

han crecido en promedio un 30% anual en los últimos cinco años, lo que refiere un crecimiento exponencial en las operaciones de entrega/delivery de productos en los centros urbanos. En esta línea, la Cámara de Comercio de Santiago (CCS) ha señalado que la logística de despacho urbano ligado al comercio electrónico ha crecido hasta cinco veces respecto de lo que se transaba en 2020, considerando que la entrega a domicilio sigue siendo la modalidad de entrega preferida por los shoppers nacionales (87%).

Por esta razón, en los últimos años, ha habido una mayor preocupación por parte de los actores de la industria logística, los consumidores y las autoridades en la reducción de las emisiones de CO2 y en la adopción de prácticas más sostenibles en lo referido a la Distribución Urbana de Mercancías (DUM); medidas que no sólo impactarían positivamente a nivel medioambiental (mejora de la calidad del aire y reducción de la huella de carbono); sino también, a nivel empresarial, ya que

reducir las emisiones de CO₂, también puede generar ahorros significativos en costos de transporte y aumentar la eficiencia de las operaciones logísticas, mejorando la competitividad en el mercado y, al mismo tiempo, la imagen de marca, ya que las empresas son percibidas como socialmente responsables y comprometidas con la protección del medio ambiente. Entre las iniciativas que destacan en esta materia, el estudio releva dos: la implementación de zonas de baja emisión y el uso de energías limpias en transporte de carga urbana.

En torno a la primera iniciativa, propuesta por la autoridad en el referido estudio, tenemos que esta medida se relaciona directamente con otras políticas o planes urbanos de mejoras a la calidad del aire o de tratamiento de zonas saturadas y consiste en restringir el acceso, circulación o estacionamiento de ciertos vehículos a una zona determinada.

De acuerdo con el reporte del MTT, “adicionalmente pueden incluirse barreras fijas o móviles y esquemas normativos que permitan la aplicación de tarifas o multas. Esta iniciativa es recomendada para comunas con centros altamente saturados, con presencia predominante de comercio, hotelería, restaurantes, catering y empresas proveedoras de servicios que puedan adaptarse a las nuevas restricciones. El municipio debe contar con recursos de fiscalización”.

En cuanto a la segunda iniciativa, esta consiste en generar un cambio en la flota que circula en la ciudad para reducir la contaminación y ruido. Al respecto, el estudio sostiene que “dado que el transporte urbano es provisto por empresas privadas, la inversión en modificación de flotas es privada y requiere esquemas de fomento según el tipo de empresa al que apunte”.

De hecho, si consideramos que el 23% de las emisiones mundiales de CO₂ provienen del sector transporte, de acuerdo con estimaciones del International Council on Clean Transportation (ICCT), no es

de extrañar que la apuesta por la electro-movilidad para las operaciones de última milla sea una de las estrategias elegidas por diversos operadores para mitigar los efectos medioambientales de la industria de logística y distribución.

Al respecto, cabe destacar que en la actualidad los actores del sector retail experimentan la exigencia de generar despachos en vehículos eléctricos, sobre todo por el objetivo de ser empresas carbono neutral. En esta línea, de acuerdo con los expertos el mantenimiento de estos automóviles es más económico que un auto convencional y que los principales cuidados están relacionados a la carga de la batería y la capacitación de los conductores. En torno al eje de Seguridad Vial, tenemos que este apunta a velar por la seguridad del transporte de cargas, así como a reducir la incidencia y gravedad de accidentes en las vías por malas maniobras o por omisión de las restricciones existentes.

De acuerdo con estudio, una de las iniciativas propuestas en el reporte es la construcción y/o gestión de infraestructura compartida para labores logísticas, argumentando que “el espacio público disponible para el transporte es limitado, más aún en las ciudades, y el cómo este se diseña y distribuye tiene un impacto en la eficiencia de las operaciones logísticas, en la movilidad y en la seguridad vial. Esta última, se incrementa al existir espacios adecuados para la circulación, operación y detención de los vehículos comerciales o de mediano tonelaje”.

Desde otro punto de vista, tenemos que las entregas en áreas densamente pobladas pueden ser vulnerables a robos y otros riesgos. De ahí que implementar medidas de seguridad, como el uso de tecnologías de rastreo y la capacitación del personal en prácticas seguras, sea crucial para proteger las mercancías y a los empleados.

TECNOLOGÍAS Y DATA PARA LA EFICIENCIA DE LA DUM

En torno al eje Congestión, este se relaciona con los efectos provocados por los vehículos de LU o por vehículos de otros modos de transporte, en la ciudadanía y en la eficiencia de las operaciones logísticas de las zonas urbanas.

En esta línea, de acuerdo con el estudio “Análisis de la Congestión Vehicular en Chile”, elaborado por la Fundación Jaime Guzmán, “el aumento del parque automotor, contrastado con los pocos avances a nivel de infraestructura vial y planificación urbana, ha llevado a que el principal problema en materia de transportes hoy en las ciudades son los altos niveles de congestión, que lleva al aumento de los tiempos de viaje, mayor consumo de combustible, accidentes y contaminación ambiental”.

A partir de la reflexión anterior, el estudio propone como solución para la congestión la “implementación de sistemas de información y de gestión del tráfico”, indicando que esta externalidad negativa “puede evitarse o reducirse en la medida que exista una adecuada información en tiempo real sobre lo que está sucediendo en las vías y una gestión de tráfico acorde a las condiciones de circulación”. Consecuentemente, los actores dedicados a la DUM han considerado esta estrategia, implementando tecnologías para la optimización de rutas. En este plano, la digitalización ha permitido avances significativos en este campo. Utilizando sistemas de gestión de transporte (TMS) y software de optimización de rutas, las empresas pueden reducir los tiempos de entrega y los costos operativos.

Estas herramientas analizan múltiples variables, como el tráfico en tiempo real y las restricciones de entrega, para determinar la ruta más eficiente. Al mismo tiempo, otras funcionalidades como el seguimiento en tiempo real proporcionan a las empresas y a los clientes información precisa sobre el estado de las entregas. ■



TERMINA DE LEER ARTÍCULO:
www.revistalogistec.com
Sección: ECOMMERCE/OMNICALIDAD