



La última milla demanda datos a tiempo real para reducir la congestión en las ciudades

La información a tiempo real supone una ventaja real para los operadores logísticos que operan en las zonas urbanas. Según han destacado compañías como Cityloggin, Correos o Seur, el uso de datos a tiempo real, abiertos y de calidad es un punto crítico para que las empresas puedan realizar un uso eficaz del reparto en la última milla. En este sentido, un estudio del Foro Económico Mundial sobre el futuro del ecosistema de la última milla ha afirmado recientemente que las entregas urbanas podrían aumentar en más del 36% en las 100 principales ciudades del mundo en 2030.

Este estudio alerta que, con el aumento de los vehículos de entrega en las ciudades, las emisiones podrían alcanzar los 25 millones de toneladas de CO₂ emitidas anualmente para 2030, así como un incremento del tráfico del 21%, el equivalente a añadir 11 minutos al trayecto diario de cada pasajero. El análisis

sugiere que para reducir esta tendencia es necesario que las empresas lleven a cabo una serie de medidas enfocadas a la reducción de emisiones, como el uso de vehículos más ecológicos o la redirección dinámica, es decir, encontrar la mejor manera de llegar de un punto a otro a través de constantes actualizaciones que reducen el kilometraje y el tiempo que los conductores necesitan para entregar mercancías.

A este respecto, el director de Desarrollo de Citylogín, Daniel Latorre, ha apuntado la importancia para los operadores de “obtener información a tiempo real para anticipar los picos de alta demanda”. Según ha analizado Latorre, estos picos “son los que tensan nuestras operaciones”. Otro punto importante en el que trabajan en su compañía es en la capacidad de adaptación a un entorno con restricciones medioambientales, pues considera que “es fundamental poseer una flota con vehículos sostenibles para poder afrontar el reparto en casos de episodios de contaminación, así como el desarrollo de plataformas de proximidad, para disminuir el número de vehículos que acceden al centro”. En su opinión, la reducción de vehículos de reparto pasará inevitablemente por la colaboración entre partners y entidades públicas.

Por su parte, Correos posee una flota eléctrica de unos 470 vehículos eléctricos, que ascenderán a 1.200 este año. El operador público se encuentra evaluando el uso de distintas tecnologías como los patinetes, el GNL o el GLP en la larga distancia, entre otros. A medio plazo, ha explicado el responsable de Sostenibilidad de Correos, Santiago Muñoz Cumplido, “trabajamos sobre el impacto de la información del tráfico en tiempo real para planificar rutas y evitar zonas congestionadas” en el marco de POSTLowCIT, proyecto que está financiado por la Unión Europea. El objetivo de Correos es que “podamos ganar tiempo a la vez que evitamos saturar determinadas zonas, por lo que necesitamos que las administraciones provean datos abiertos y de calidad a las empresas de distribución para poder hacer un uso eficaz de los mismos”.

Seur ha destacado que es “fundamental apoyarse en la tecnología y la innovación

para hacer frente al aumento del ecommerce". Por ello, la compañía ha desarrollado soluciones como Seur Predict, que informa al cliente de la ventana horaria sobre el tiempo estimado de la entrega, "gracias a lo cual se consigue reducir el impacto ambiental en la última milla a través de la reducción de las entregas fallidas, que suponen duplicar los trayectos". Además de contar con hubs urbanos, la empresa cuenta con una red de puntos de conveniencia con lockers para que "los usuarios puedan acercarse con autonomía y amplitud horaria". También GLS o Amazon han potenciado en los últimos meses y años sus redes de puntos de conveniencia.

La directora de Desarrollo de Empresas por la Movilidad Sostenible, May López, ha puntualizado respecto a los resultados del estudio del Foro Económico Mundial que "debido a la naturaleza estacional del ecommerce, ese incremento del 30% de los vehículos podría duplicarse durante los altos picos de demanda". Por ello, ha considerado que para aplanar esos picos de demanda es necesaria la colaboración entre diferentes modelos de negocio que actualmente interactúan exclusivamente como cliente y proveedor. De igual manera, ha resaltado que "tenemos que dejar de fijarnos en el crecimiento del ecommerce y empezar a pensar en generar un comercio electrónico más responsable".

LA COMODIDAD DE LAS ENTREGAS ULTRARRÁPIDAS

El estudio sobre el futuro del ecosistema de la última milla destaca, además, que la demanda y oferta de opciones de entrega cada vez más rápidas crece a un ritmo mayor que otras opciones ofertadas. Actualmente, las entregas en el mismo día y las entregas instantáneas son los segmentos de más rápido crecimiento en el entorno de las entregas de última milla, las cuales aumentan a un ritmo del 36% y 17% al año, respectivamente. A este respecto, May López ha subrayado que "el consumidor debe cambiar de hábitos de consumo y ser consciente del coste medioambiental, físico y social de las entregas ultrarrápidas". En la misma línea, el director de Citylogin también ha señalado la necesidad de revisar su gratuidad, pues "si hubiese una necesidad real de entrega inmediata, el consumidor probablemente esté dispuesto a pagar su coste".

Respecto a la sostenibilidad de este modelo de entrega, el responsable de Sostenibilidad de Correos ha apuntado que “lo es mientras se disponga de almacenes de última milla y el reparto se realice con vehículos como bicicletas”. No obstante, si el producto se encuentra a larga distancia, “la inmediatez choca con la sostenibilidad», ya que “la reducción del impacto se logra a través de la consolidación de cargas y el cambio modal”, ha asegurado Muñoz.