



Los microhubs urbanos necesitan de mayor claridad regulatoria para su expansión

La distribución urbana de mercancías (DUM) y la gestión de devoluciones se han convertido en el principal reto del ecommerce. El aumento de restricciones al tráfico en las ciudades, el crecimiento de volúmenes de reparto y la preocupación de los clientes por aumentar la rapidez de las entregas, la eficiencia en el servicio y la reducción de los costes aumentando la sostenibilidad hacen necesaria una alianza sobre el modelo de gestión de la logística urbana colaborativa. Por ello, diversas empresas especializadas en DUM han demandado mayor colaboración entre entidades públicas y privadas para garantizar la existencia de microhubs en entornos urbanos que persigan la eficiencia en los repartos de la última milla. A su juicio, la normativa actual es insuficiente y demasiado laxa; de esta forma, el sector de reparto no utilizará este tipo de almacenes, aun reconociendo su valor añadido.

«Si el futuro no es sostenible, no será futuro. Establecer acuerdos parece fácil, pero no lo es. El reto para cubrir las nuevas tendencias en la DUM es colaborar primero para acometer después», ha explicado el líder del grupo de trabajo de Logística Urbana de Logistop y director de Desarrollo de Citylogin, Daniel Latorre. En el webinar organizado por Logistop, se han analizado los desafíos a los que se enfrenta la DUM y el aprovechamiento de espacios infrautilizados en las ciudades para instalar microhubs como posible solución a dichos desafíos. A juicio de Daniel Latorre, estos acuerdos pasan por establecer una red de energías alternativas que sustenten los nuevos métodos de transporte de última milla y que estén cofinanciadas por la gobernanza de las grandes urbes. Estas, a su vez, deben fomentar el uso y conocimiento de las infraestructuras disponibles en cada área y a partir de ahí, determinar, junto con los actores privados, el nuevo marco laboral y la normativa legal que defina la actuación de los repartidores y transportistas.

«La logística está muy poco integrada en el planteamiento urbano y hay que preservar y facilitar su implementación», ha coincidido Antoine Radal, consultor en Interface Transport y especialista en DUM. En este sentido, ha destacado como primer paso la necesidad de buscar los espacios disponibles actualmente y en el futuro para acoger microhubs y a continuación, reclamar la intervención de la función pública. «No hay más opción que colaborar entre lo público y lo privado para fomentar este tipo de proyectos. Las administraciones deben adaptar el marco normativo. Sin él, los repartidores no utilizarán nunca los microhubs, por mucho que reconozcan su interés y su tarea persiguiendo un modelo de ciudad sostenible», ha sentenciado.

RETOS Y CONDICIONES PARA EL DESARROLLO DE LA DUM

Al margen del marco regulatorio, tanto Latorre como Radal han puesto el foco de atención sobre el desafío de convencer a los operadores logísticos de que deben adaptar su funcionamiento a un modelo local para lograr su consolidación en el entorno urbano. «Y para eso es fundamental que las administraciones y los promotores rentabilicen y gestionen el espacio público minimizando las restricciones y manteniendo el dinamismo económico», ha explicado Daniel Latorre. Además han remarcado la importancia de establecer modelos de negocio

y gestión claros y transparentes tanto por parte de las entidades privadas como de las públicas. Estas últimas, según Radal, «deben apoyar política y económicamente el lanzamiento de los microhubs mediante subvenciones para comprar vehículos, alquilar espacios y crear una base estable de flujos y clientes» por parte de cada empresa.

MICROHUBS COMO FUENTE DE OPORTUNIDADES DE NEGOCIO

«El pasado año ha dejado en evidencia la importancia de estos puntos urbanos no en el futuro, sino en la actualidad», ha declarado el consejero delegado de Vanapedal, Enric Gallifa. Esta compañía estableció hace unos meses varios acuerdos con el Ayuntamiento de Barcelona para ubicar microhubs en el área metropolitana de la ciudad (por ejemplo, en tramos de acera debajo de puentes) e iniciaron pruebas de actividades complementarias al reparto de última milla, como reparaciones mecánicas de cargobikes. «En un entorno en el que conviven una pandemia, la contaminación urbana, la digitalización de las empresas y la pacificación de las ciudades, este tipo de vehículos y las microplataformas urbanas pueden ser ideales», ha reconocido Gallifa.

En su caso, la colaboración público-privada ha continuado y actualmente han implementado un modelo de negocio basado en los microhubs que reduce la intervención de las furgonetas tradicionales en la ciudad a las entregas de paquetes de gran formato. El resto de repartos se ejecutan con cargobikes que recogen o entregan la mercancía en los microhubs. Según Gallifa, este acuerdo les ha generado líneas de negocio como un taller mecánico móvil con reparaciones de bicis a domicilio y una consultoría de DUM en última milla. En este sentido, Radal ha insistido en la importancia de plantearse la inversión en estos pequeños almacenes urbanos como una «operación inmobiliaria a largo plazo, porque se puede encontrar un modelo de negocio imaginando otros servicios que puedan complementar al microhub: desde mantenimiento de vehículos hasta gestión de residuos».