



# La diversidad de actores en la última milla dificulta la implantación de soluciones

Grandes ciudades como Barcelona se encuentran sumidas en un profundo debate sobre el futuro de la distribución urbana de mercancías (DUM). A los problemas tradicionales de la última milla se le han sumado nuevos retos con la pandemia, tras el incremento estructural del ecommerce, y no existe una sola fórmula para minimizar los impactos de la logística. “Es necesario definir una distribución de mercancías basado en los conceptos de coordinación, centralización, consolidación y unificación”, ha valorado el director del Centro de Innovación del Transporte (Cenit), Sergi Saurí. “Cada stakeholder puede tener diferentes intereses y esta complejidad suele llevar a la implementación de soluciones parciales, subóptimas o incluso contraproductivas”. Entre estos actores, se encuentran las administraciones públicas, los ciudadanos, los operadores logísticos y los cargadores.

Al tradicional desafío de optimizar los envíos para ser más rápidos y factibles en un entorno marcado por la competencia y la atomización de las empresas, se le han sumado nuevos desde el ámbito legal, digital, económico y sostenible. Por ejemplo, la prohibición de entrada a Barcelona de las furgonetas más contaminantes a partir del próximo jueves, uno de abril, hecho que ha provocado la oposición de los transportistas. Según los datos proporcionados por la Autoritat del Transport Metropolità de Barcelona (AMB) y recogidos a través de la aplicación SPRO, el 7,1% de vehículos de mercancías carece de distintivo ambiental, unas cifras calculadas a partir del total de operaciones registradas y sin contar el centro de Barcelona. “Esta cifra nos tranquiliza en cierta manera, porque es similar a la que había en el segmento de vehículos particulares”, ha señalado el director de Servicios de Movilidad Sostenible del AMB, Carles Conill, en el marco de unas jornadas organizadas por la asociación Pacte Industrial.

En relación a ello, la gerente del Clúster Catalonia Logistics, Marta Losada, también ha abordado en el evento el reto que supone gestionar el B2B en el actual contexto, un ámbito en el que no son válidas algunas soluciones concebidas para el B2C como los microhubs urbanos o el uso de taquillas. “Se pueden realizar entregas en las horas valle, pero no es factible en todos los casos”, ha detallado. “En los supermercados que disponen de una zona para mercancías diferente, sí se les puede dar acceso, pero una pequeña tienda de barrio no puede dar sus llaves a los transportistas”. Asimismo, ha señalado la importancia de conocer la disponibilidad de las zonas de carga y descarga por avanzado para evitar congestiones, un ámbito en el que la Administración Pública trabaja mediante la armonización de las ordenanzas municipales.

## **EL DILEMA DE LA SOSTENIBILIDAD ANTE UN SECTOR EN ALZA**

Por otra parte, la AMB prevé invertir 1,2 millones de euros anuales hasta 2023 para ayudar a generar una flota más sostenible, una medida que según la entidad ha reportado unos “buenos resultados” en el segmento de la ciclogística. Sin embargo, Conill ha reconocido que los requisitos para acceder a estas ayudas han limitado el acceso de las empresas con vehículos motorizados. Entre otros, las condiciones contemplaban que los rendimientos de actividad económica de la empresa solicitante fueran inferiores a 30.000 euros anuales. “Queríamos

enfocarnos en la parte más perjudicada, pero no hemos tenido éxito con las subvenciones”, ha manifestado. Asimismo, Losada ha recalcado que “si se quiere que las empresas realicen un cambio de flotas, primero es necesario conocer la apuesta global en el territorio y dotar a la ciudad de los elementos necesarios para su uso”.

“Expandir los servicios del ecommerce no está alineado con el transporte sostenible ni las políticas de movilidad”, ha valorado, a su vez, Sergi Saurí. “Los operadores tendrán que desarrollar estrategias de entrega basadas en la digitalización y energías alternativas”. En este sentido, los expertos participantes en la jornada han subrayado la necesidad de impulsar la colaboración público-privada para encontrar soluciones conjuntas a los retos de la DUM, así como la necesidad de adaptarse a las casuísticas de cada barrio. “Los actores deben coordinarse para que, cuando se apuesta por un cambio tecnológico, el resto también lo adopte”, ha añadido el director de Cenit.

Una de las iniciativas que también se desarrollan en ciudades como Barcelona es el establecimiento de microhubs urbanos, una solución especialmente indicada “para zonas con calles estrechas o centros históricos”, tal como ha señalado Saurí. Sin embargo, en otras ciudades a nivel mundial ya se está testando el uso de smart points configurado como un tipo de microdepots y puntos de recogida habilitados tanto para que los usuarios accedan directamente como para su carga en vehículos de última milla más sostenibles. Según la AMB, el transporte de mercancías ha pasado del 12% en época precovid a más del 20% durante el confinamiento. Asimismo, el 20% de los vehículos que circulan por Barcelona son camiones y furgonetas, responsables del 40% de las emisiones contaminantes.