

Documento de traducción de SUSMILE

Cápsula 3.4.8 Fuente 5

La logística urbana concierne a todos los actores de la ciudad, incluso a los que operan en un perímetro más amplio, incluidos los transportistas. A diferencia de los transportes públicos, para los que existen y se reconocen órganos de concertación, la gestión de las mercancías en la ciudad todavía no es objeto de intercambios sistemáticos entre las partes interesadas. Citando a France Nature Environment y a la ADEME en su guía para ayudar a los cargos electos, asociaciones y profesionales a organizar el transporte de mercancías en las ciudades, para ayudar a los cargos electos, asociaciones y profesionales a organizar el transporte urbano de mercancías "ante la diversidad de actores con intereses diferentes, la concertación es esencial".

La logística del último kilómetro sigue siendo la más compleja en la organización de cualquier cadena de suministro. Todos los especialistas en logística y los agentes de la cadena de suministro están de acuerdo en ello. Esta es una de las razones por las que Gatmarif ha querido estudiar y poner de relieve los retos de la logística urbana, para la que es necesaria la coordinación y la movilización de todos en la implantación de un sistema logístico urbano eficaz. La mejora tanto de la calidad de vida en las zonas urbanas como de las condiciones de ejercicio de todo el ecosistema requiere la inversión conjunta de todos los actores.

Por ello, los miembros de Gatmarif han querido elaborar este Libro Blanco para iniciar, junto con las autoridades locales de Île-de-France, un trabajo de co-construcción de la logística urbana del futuro y ser una fuerza de propuestas concretas.

Entre las principales tendencias de nuestra sociedad y los principales factores de cambio identificados en la región de Île-de-France de aquí a 2030 figuran

CUESTIONES MEDIOAMBIENTALES

Esto incluye la concienciación global y colectiva de nuestra sociedad para utilizar los recursos de forma más racional y controlar nuestro impacto ecológico global, especialmente en el cambio climático.

METROPOLIZACIÓN

El crecimiento demográfico es exponencial desde hace varias décadas y la satisfacción de las necesidades esenciales de la población es cada vez más compleja. Este fenómeno va acompañado de una creciente urbanización para acceder a oportunidades en términos de empleo, servicios y nivel de vida.

CAMBIOS EN EL COMPORTAMIENTO DE LOS CONSUMIDORES

Con el auge de las nuevas tecnologías y la digitalización de la sociedad a través de los objetos conectados, las redes sociales y el acceso cada vez más transparente y exhaustivo a la información de los productos, los consumidores han cambiado sus hábitos. Son más exigentes y piden servicios cada vez más personalizados y rápidos. más rápidos.



PERÍODOS REPETIDOS DE INTERRUPCIÓN

Entre las crisis climáticas y las sanitarias, son cada vez más frecuentes los periodos en los que el medio ambiente las operaciones de los agentes de la cadena de suministro. A ellos se suman las acciones humanas, como los eventos deportivos o las manifestaciones (huelgas, chalecos amarillos, etc.). Esto significa que las cadenas de suministro de todos los productos deben seguir siendo operativas y resistentes y, en la medida de lo posible, no afectar al precio de venta ni a la calidad del servicio.

Ahora todos somos conscientes de los cambios necesarios y urgentes de nuestros modelos actuales. Todos los actores del transporte y la logística son conscientes de ello y están dispuestos a contribuir al esfuerzo global. Esto se puede ver en muchas iniciativas del sector. También hay que tener en cuenta el hecho de que el sector del transporte es el que menos márgenes genera en su actividad, mientras que representa un eslabón esencial en el funcionamiento de las cadenas de suministro y, por tanto, de la economía mundial.

Este criterio demuestra por sí solo la voluntad de diálogo de los actores del sector para construir juntos las soluciones del mañana. Se trata de identificar, entre todas las iniciativas existentes, las que se adaptarán a todos los actores o, por el contrario, las que realizarán actividades específicas de entrega, en función de la naturaleza de los productos transportados. Tenemos que trabajar juntos para encontrar las mejores acciones posibles que beneficien a nuestra sociedad y a todos los que la componen.



Síntesis de todas las proposiciones:

1/ Coordinación, armonización y regulación del medio ambiente urbano

- Reforzar el papel de las autoridades organizadoras de la movilidad local y regional y de las autoridades de movilidad regional
- Armonizar la normativa existente
- Implicar y escuchar a los profesionales del transporte y la logística
- Informar mejor a los profesionales con antelación de los acontecimientos que afectan al tráfico
- Garantizar calendarios realistas para la aplicación de la normativa
- Regular la competencia en el transporte urbano y el reparto
- Reforzar los controles y las sanciones contra las irregularidades y la competencia desleal
- Prohibir las decisiones que provocan distorsiones de la competencia
- Considerar el flujo de mercancías en las ciudades en los proyectos urbanos
- Considere la posibilidad de compartir datos de forma inteligente
- Apoyar la transición digital del sector
- Capacitar a los consumidores finales de la cadena de suministro

2/ Una movilidad repensada, en mejores condiciones para todos

- Promover la utilidad social del transporte
- Dar prioridad a la eficiencia en la elección de los modos de transporte
- Considerar la posibilidad de mezclar el transporte de pasajeros y el de mercancías
- Resolver el problema de aparcamiento de los profesionales del reparto
- Introducir un sistema eficaz de reserva de plazas de aparcamiento para las empresas de mudanzas en la zona de París
- Considerar la diversidad de la logística urbana, vinculada a las especificidades del producto
- Reservar espacios logísticos urbanos adaptados al uso profesional
- Asegurar las actividades de transporte de las obras urbanas
- Fomentar las entregas nocturnas siempre que sea posible
- Reducir el sufrimiento laboral en el reparto urbano
- Reforzar los sistemas de formación para el transporte y el reparto y la entrega

3/ Apoyar la transición energética

- Tener una visión a largo plazo del desarrollo sostenible en las zonas urbanas
- Hacer que las decisiones políticas sean compatibles con la madurez de las tecnologías
- Coordinar la aplicación y los criterios de las zonas de bajas emisiones (ZBE)
- Considerar la posibilidad de autorizar el tráfico en las ZBEs para una flota etiquetada
- Premiar el comportamiento virtuoso con una bonificación
- Desarrollar el conocimiento de las energías alternativas
- Posicionar los nuevos combustibles más rápidamente para cumplir las normas Crit'Air
- Reforzar las medidas de adaptación de la flota a las normas medioambientales
- Ampliar la ayuda a todos los jugadores, sea cual sea su tamaño
- Lanzar un estudio sobre la creación de estaciones de servicio mixtas
- Invertir rápidamente en infraestructuras de repostaje de energía
- Promover e invertir en Investigación y Desarrollo

Nota: si están motivados, se invita a los estudiantes a utilizar la plataforma de traducción en línea para leer el documento en su totalidad y así comprender mejor todas las propuestas.

