

CAPÍTULO 1: El entorno de la logística de Distribución de Última Milla

UNIDAD 2: Actores principales de una típica cadena de suministro DUM

Cápsula 1.2.1

Actores del ecosistema de la logística urbana



Qué se debe hacer antes de esta cápsula:

1.1.1

Cápsula vinculada con:

Todas las cápsulas

Autores:

ITL
Consortio SUSMILE



Objetivos de la Cápsula

Comprender el papel de los principales actores y agentes implicados en la logística urbana y las áreas de mercado en las que operan. El ecosistema del lado de la demanda y del lado de la oferta.

Categoría	E-learning	MEC		
		4	5	6
		X	X	X

Ejercicios incluidos	SI
----------------------	----

Dedicación en la capsula	15 Minutos
--------------------------	------------

Contenidos

1. ¿Quiénes son los actores de la logística urbana?
2. Conflictos de la logística urbana
3. Actores del lado de la demanda y del lado de la oferta

1. Los actores son fundamentales en la DUM

Las partes interesadas o actores de la Distribución de Última Milla (DUM) son individuos o grupos que tienen interés en las actividades generadas por la logística en las zonas urbanas, por ejemplo:

- Empresas
- Operadores/transportistas
- Residentes locales
- Partes interesadas
- Grupos comerciales
- Empleados de la ciudad
- Sindicatos
- Autoridad de la ciudad
- Organismos reguladores y de control, policía



2. Conflictos en la logística urbana

La logística urbana se desarrolla en el entorno urbano, donde viven diversas personas que persiguen diferentes objetivos. Muy a menudo, las entregas urbanas generan tráfico y congestión e interfieren con las actividades de otros actores.



En esta imagen, podemos ver claramente que el camión (transportista) está atascado en la calle y ha afectado a diferentes actores:

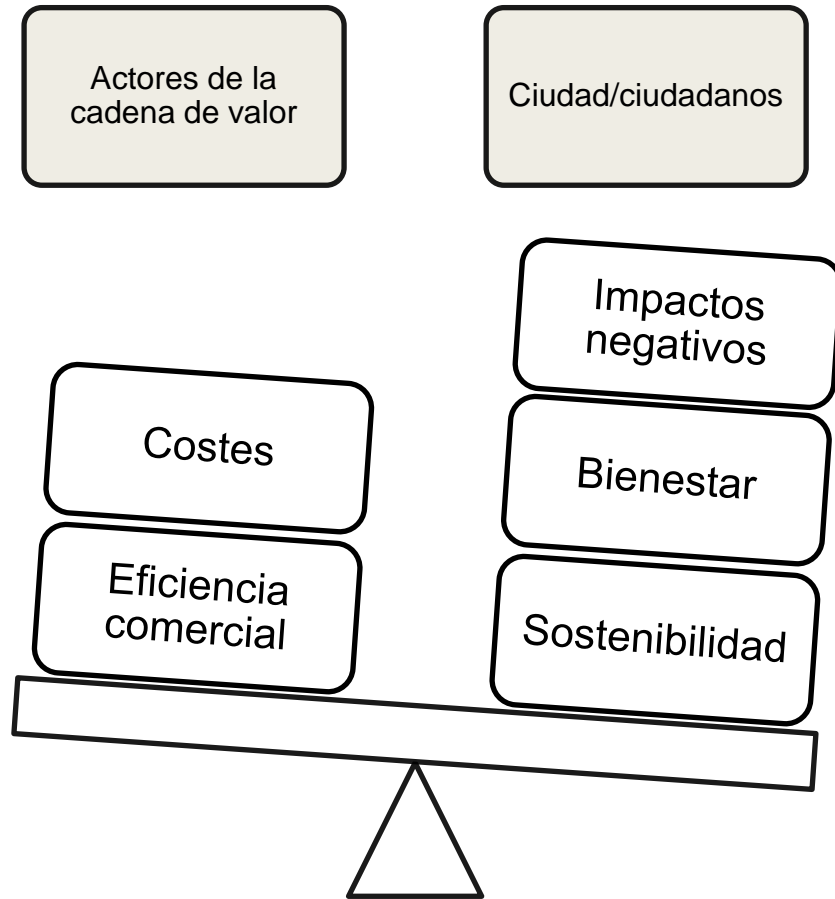
- Ciudadanos/residentes: no pueden cruzar la calle.
- Otros usuarios de la calle: no pueden pasar porque la calle es demasiado estrecha.
- Tiendas/negocios: los clientes no pueden llegar a ellos.

Foto de ITL

3. Logística urbana: un entorno muy desafiante (1)

- Los repartos urbanos implican a **muchas partes interesadas diferentes**, tanto las que se encuentran dentro de la zona urbana y no están directamente implicadas en los movimientos de transporte de mercancías (autoridades públicas, residentes, turistas/visitantes) como los agentes de la cadena de suministro.
- La interacción entre estas diferentes partes interesadas, **cada una con sus propios intereses** y sus propias percepciones de las cuestiones relacionadas con el transporte urbano de mercancías (TUE), aumenta la complejidad en la búsqueda de soluciones para lograr una distribución urbana sostenible.
- Cada ciudad tiene diferentes normativas que regulan el tráfico en su interior. Estas normas suponen un reto para los planificadores, que deben tenerlas en cuenta para no cometer infracciones.
- El entorno urbano desafía a los transportistas a seleccionar el mejor vehículo de reparto. Basándose en la topología de la ciudad, los planificadores de la expedición deben considerar el medio más adecuado para cada zona de la ciudad (por ejemplo, centro histórico, zona industrial, zonas universitarias, etc.).

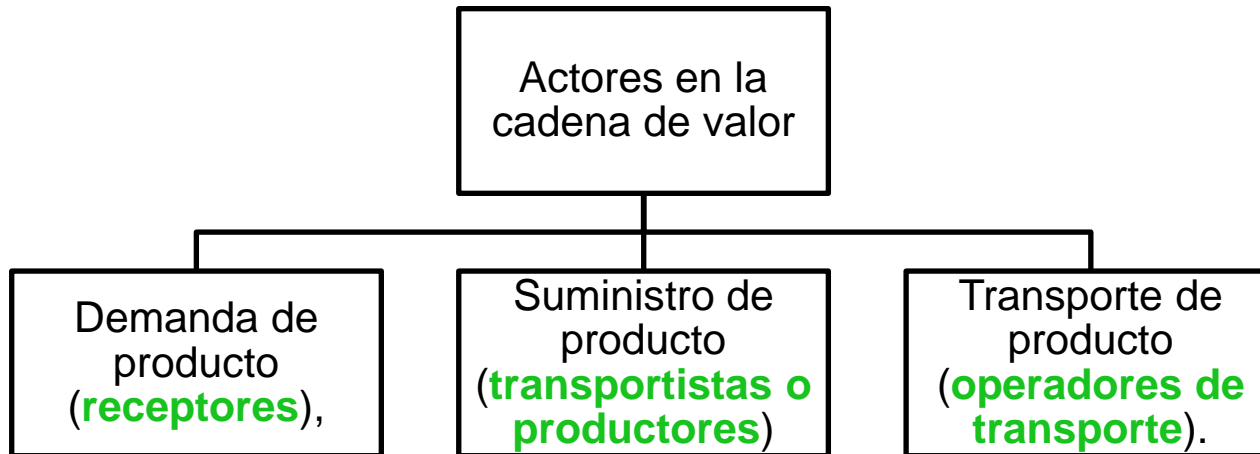
4. Logística urbana: un entorno muy desafiante (2)



- Las decisiones logísticas suelen tomarse en función de factores comerciales y operativos, sin tener en cuenta específicamente el entorno local.
- Es necesario conciliar el conflicto entre el objetivo de eficiencia comercial que persiguen los agentes interesados en la cadena de suministro y los objetivos más amplios de sostenibilidad que persiguen las autoridades municipales en nombre de los residentes y los turistas/visitantes.

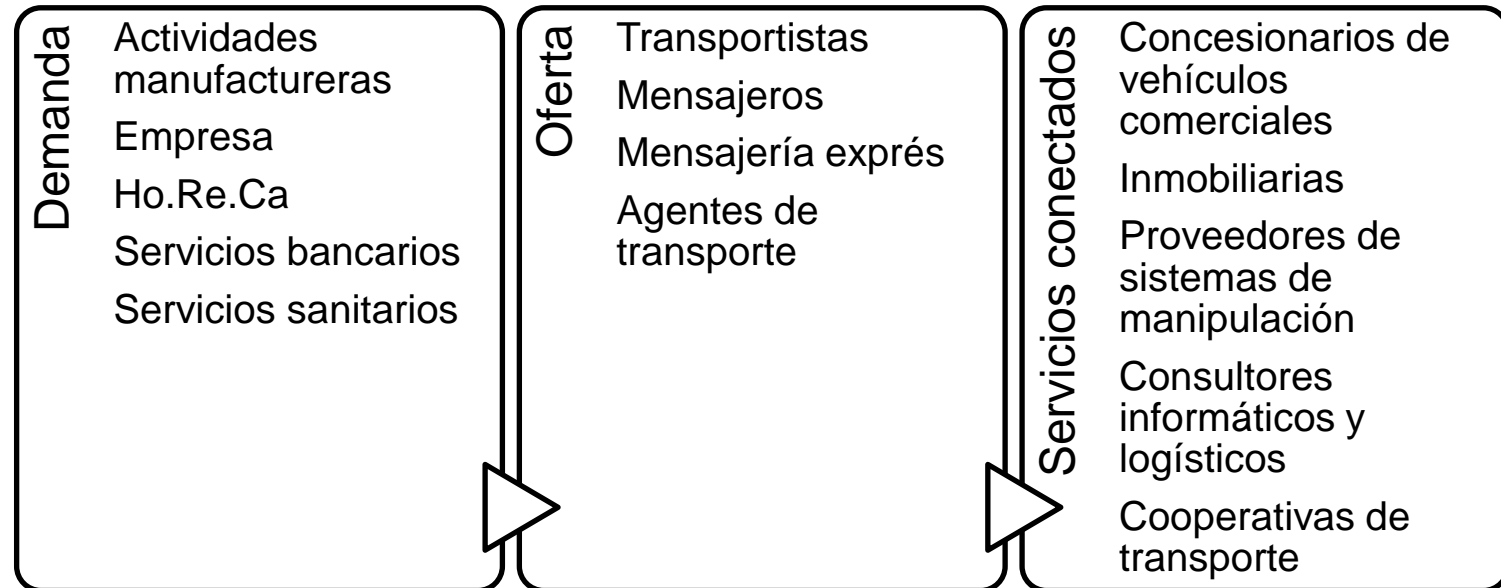
5. Actores en DUM

Los actores de la cadena de suministro se pueden clasificar, como se muestra a continuación.



6. Demanda y Oferta

- La logística y las entregas son servicios solicitados por las empresas que producen o venden productos. Son el lado de la demanda.
- Los proveedores de servicios logísticos representan la oferta.
- Una serie de servicios vinculados están relacionados tanto con la oferta como con la demanda.



* Ho.Re.Ca. significa actividades de Hostelería, Restauración y Catering

7. Conflictos en el transporte urbano de mercancías

**Gran dinamismo,
siguiendo las
necesidades del
consumidor**



**La planificación
del transporte se
descuida mucho**

Abordar las necesidades del transporte urbano de mercancías es difícil porque conlleva una serie de conflictos:

- Uso del espacio/tiempo para el pasajero en contraste con las necesidades del transporte de mercancías,
- Objetivos económicos frente a objetivos medioambientales
- Un gran número de actores con diferentes necesidades y puntos de vista

8. Who are the stakeholders

Propietarios de la carga

- Necesitan el transporte de mercancías en el marco de sus actividades comerciales o de fabricación.
- Les preocupan principalmente el coste, la capacidad y la fiabilidad de las entregas.

Distribuidores

- Como los transportistas, que mueven las mercancías e intentan aplicar estrategias para mejorar la eficacia y la fiabilidad.
- Les preocupan los factores que afectan a sus operaciones, en particular la congestión y las dificultades de aparcamiento.

Residentes

- Son los principales destinatarios de las entregas urbanas.
- Esperan un acceso fácil a los bienes de consumo y la rápida retirada de los residuos.
- También esperan no verse afectados por el tráfico de camiones, el ruido y la contaminación

Comerciantes

- Son aquellos que necesitan recibir productos y que se les retire la basura.
- Les interesa sobre todo que las entregas sean constantes y fiables y que minimicen los costes de inventario.

Planificadores y reguladores

- Necesitan aplicar políticas para mitigar los impactos negativos de la logística urbana.
- Intentan conciliar los intereses, a menudo contradictorios, de los numerosos agentes interesados de su jurisdicción.

6. Resumen

- La entrega de última milla es compleja porque cada agente interesado tiene su propio interés.
- Hay muchos agentes interesados en la entrega de última milla.
- En el entorno urbano, los problemas relacionados con la entrega de última milla se agravan porque el espacio es limitado.

Test de autoevaluación: Pregunta 1

¿Cuál de ellos es un actor de la DUM?

a) Propietarios
de la carga

b) Residentes

c) Autoridades
municipales

d) Empresas
de logística

e) Todos los
actores
a),b),c),d)

Test de autoevaluación: Pregunta 1 (respuesta)

¿Cuál de ellos es un actor de la DUM?

a) Propietarios
de la carga

b) Residentes

c) Autoridades
municipales

d) Empresas
de logística

e) Todos los
actores de
a), b), c), d)

Test de autoevaluación: Pregunta 2

Los actores en la DUM tienen intereses diferentes y a menudo contrapuestos

a) Verdadero

b) Falso

Test de autoevaluación: Pregunta 2 (respuesta)

Los actores en la DUM tienen intereses diferentes y a menudo contrapuestos

a) Verdadero

b) Falso

Test de autoevaluación: Pregunta 3

¿Cuál es el interés/objetivo de los actores de la cadena de suministro en la DUM?

a) Sostenibilidad
medioambiental

b) Objetivos
comerciales

c) Sostenibilidad
social

Test de autoevaluación: Pregunta 3 (respuesta)

¿Cuál es el interés/objetivo de los actores de la cadena de suministro en la DUM?

a) Sostenibilidad
medioambiental

b) Objetivos
comerciales

c) Sostenibilidad
social

Fuentes

- (1) Dallari F., Pennacino E., Toriello F., Cossu E. (2016) Corso di Logistica e Trasporti – Spedizioni, normativa e commercio internazionale. Hoepli Editore. ISBN 978-88-203-6675-9
- (2) MDS Transmodal Limited (2012) DG MOVE European Commission: Study on Urban Freight Transport
https://civitas.eu/sites/default/files/2012_ec_study_on_urban_freight_transport_0.pdf