

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

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

Cápsula 1.2.4

Actores en el lado de la demanda



Qué se debe hacer antes de esta cápsula:

1.1.1, 1.2.1

Cápsula vinculada con:

1.2.2, 1.2.3

Autores:

ITL
Consortio SUSMILE



Objetivos de la Cápsula

Esta cápsula dará una descripción general de quiénes son los actores del lado de la demanda y sus requisitos en lo que respecta a las entregas. Debido a que la demanda es muy diversa, el objetivo de esta unidad será lograr que los estudiantes entiendan que existe una gran variedad de generadores de demanda, cada uno con diferentes requerimientos.

Categoría	E-learning	MEC		
		4	5	6
		X	X	X

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

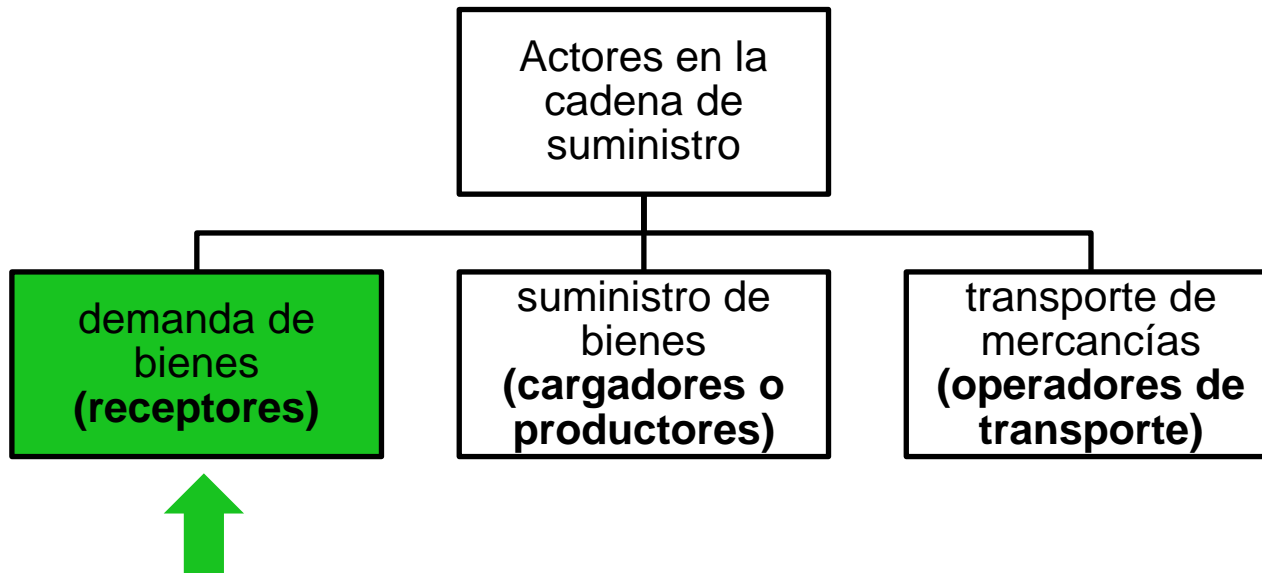
Dedicación en la cápsula	Contenido 20 Minutos	Ejercicios 5 Minutos	Material Extra 15 Minutos
--------------------------	-------------------------	-------------------------	------------------------------

Contenido

1. ¿Quiénes son los actores del lado de la demanda?
2. ¿Qué intereses tienen?
3. Conflictos dentro del espacio urbano
4. ¿Qué demandan los actores del lado de la demanda?

1a. ¿Quiénes son los actores del lado de la demanda?

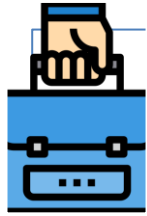
En la cápsula 1.2.1 se categorizaron los actores de la cadena de suministros



En esta cápsula nos centraremos en los receptores de mercancías y carga

1b. ¿Quiénes son los actores del lado de la demanda?

Cuando se trata de logística, existen varios actores (stakeholders) que generan tráfico y **demanda de servicios de entrega de última milla**. Entre otros:



Actividades manufactureras (artesanales e industriales);



Actividades comerciales (mayoristas, minoristas y gran distribución)



Ho.Re.Ca. (Hoteles, Restaurantes, Caterings)



Servicios bancarios y de consultoría



Colegios, hospitals, centros de salud, recintos feriales, farmacias



Ciudadanos particulares, incluidos consumidores, residentes, turistas o visitantes

2. ¿Qué intereses tienen?

Actores económicos ubicados en el área urbana
(fabricantes, proveedores de servicios, etc.)

- Accesibilidad al sitio y entregas a tiempo.

Ciudadanos privados (residentes)

- Molestias mínimas causadas por la DUM.
- Entrega a tiempo de los productos, con un tiempo de entrega corto.
- Disponibilidad de una variedad de productos en las tiendas del centro de la ciudad.

Ciudadanos privados (visitantes/turistas)

- Mínimas molestias de la DUM y gran variedad de productos en las tiendas.
- Disponibilidad de una variedad de productos en las tiendas del centro de la ciudad.

Actividades comerciales y servicios

- Entrega a tiempo de los productos, con un tiempo de entrega corto.

**Intereses
muy
diferentes**

3a. Conflictos dentro del espacio urbano

- Inevitablemente surgen conflictos entre los diferentes intereses de las partes interesadas (stakeholders), particularmente entre los residentes y los operadores de transporte en áreas urbanas, y las autoridades públicas intervienen con frecuencia para tratar de equilibrar los intereses de ambas partes interesadas.
- También existe un conflicto inherente entre los residentes y los turistas/visitantes como consumidores, que quieren que los bienes estén disponibles en las tiendas, y las mismas partes interesadas que consideran que los movimientos de mercancías por carretera en las zonas urbanas son una "molestia" porque generan congestión del tráfico, ruido y contaminación ambiental, y también se consideran intimidantes.
- El hecho de que los usuarios del transporte personal de pasajeros también sean residentes con derecho a voto en las elecciones locales, mientras que los operadores de transporte de mercancías no suelen tener tanta influencia política directa, significa que es más probable que las autoridades de la ciudad regulen el tráfico de mercancías que el tráfico de pasajeros.
- Hay un dicho "La mercancía no vota" (freight doesn't vote)

3b. Conflictos dentro del espacio urbano

- Dado que las áreas del centro de la ciudad a menudo experimentan una concentración de actividad minorista y estas áreas son cada vez más peatonales para crear un entorno atractivo para las compras, **es necesario evitar la interferencia entre las operaciones de carga y descarga y los peatones cuando las tiendas están abiertas.**
- Ocurren problemas similares en los centros históricos de las ciudades donde hay una alta concentración de turistas.



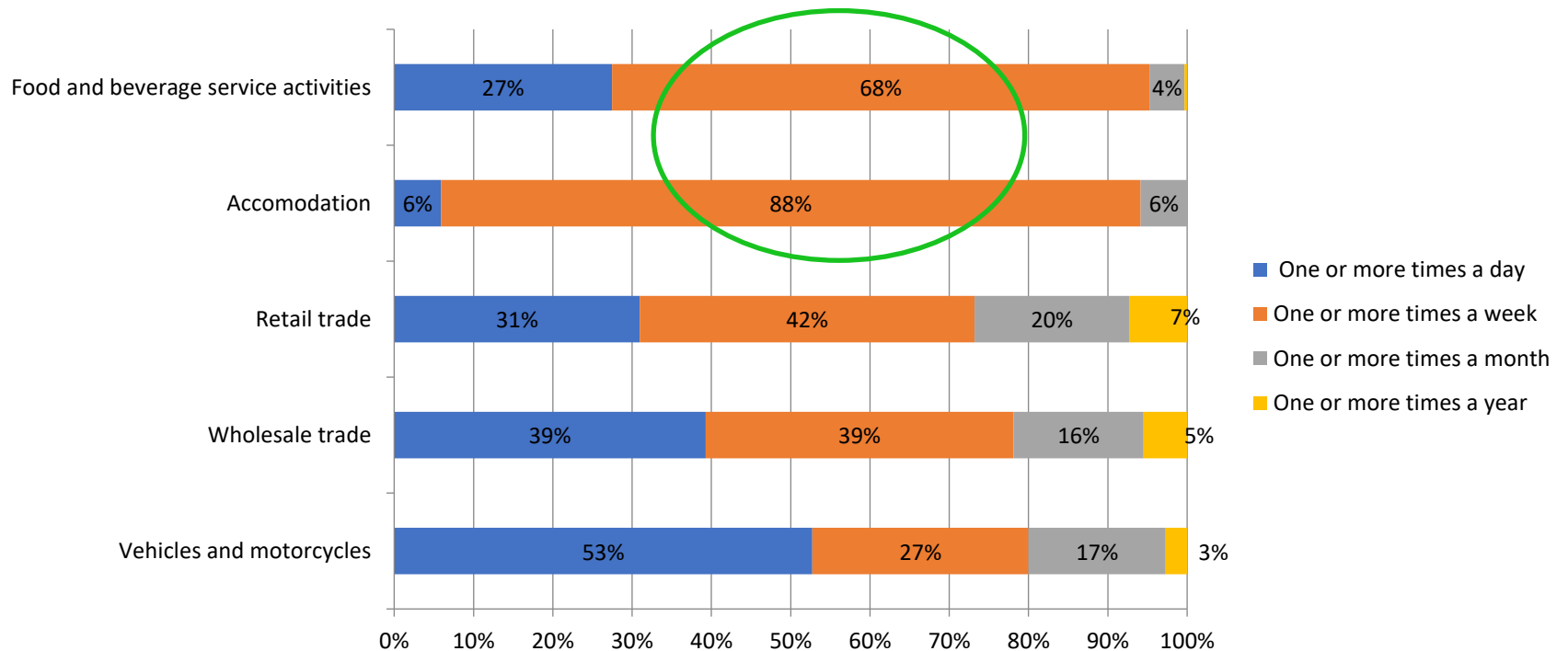
Foto de ITL, que muestra un camión estacionado ilegalmente en una zona histórica del centro de la ciudad de Bologna.

4a. ¿Qué demandan los actores del lado de la demanda?

- No es fácil definir cuáles son los bienes y la mercancía y el pedido de los actores del lado de la demanda.
- Por ello, es importante investigar y estudiar su comportamiento, que puede variar mucho de una ciudad a otra y de un país a otro.
- En las siguientes diapositivas, proporcionamos un ejemplo de un estudio realizado para determinar qué tipo de mercancías se mueven en la ciudad de Bolonia (estimación de flujo de carga)

4b. ¿Qué demandan los actores del lado de la demanda?

A partir de estos datos, entendemos que cada sector requiere un tipo de entrega; por ejemplo, los sectores del alojamiento y Ho.Re.Ca. requieren muchas entregas frecuentes.



Datos de ITL (2019) relativos a los flujos de tráfico urbano de mercancías en Bolonia – Italia (datos del Proyecto SULPiTER)

Otras consideraciones

- Los actores (stakeholders) que generan la demanda de servicios logísticos y de última milla son muy diversos e incluso entre ellos tienen diferentes requerimientos y necesidades.
- El conflicto entre los vehículos de carga y otros vehículos es más agudo cuando los operadores de transporte no cargan/descargan la carga en zonas privadas de carga/descarga fuera de la vía pública y/o cualquier zona designada para ello en la calle, sino que estacionan los vehículos en la calle en lugares ilegales.
- Al considerar el volumen de tráfico que provoca congestión, los picos de tráfico de mercancías suelen coincidir con los del tráfico de pasajeros.
- Dado el conflicto potencial entre grupos de partes interesadas en relación con las entregas de mercancía urbana, se puede considerar que el papel del sector público es promover una distribución urbana sostenible, que busca encontrar un equilibrio entre minimizar tanto los costes económicos como los impactos de la entrega de última milla en nombre de todos los grupos de interés.

Resumen

- Algunos actores generan demanda de mercancía y bienes dentro de la ciudad.
- Estos actores son tiendas, minoristas, actividades comerciales, servicios, actividades de fabricación y ciudadanos particulares.
- Incluso dentro de los actores del lado de la demanda, hay varios intereses que deben equilibrarse. Por ejemplo, los residentes quieren molestias mínimas causadas por la DUM y la entrega a tiempo de los productos, sin embargo, los camiones deben tener acceso a las calles y, en consecuencia, generan molestias.
- También es importante entender qué tipos de mercancías/carga circulan en una ciudad, pero no es fácil, por lo que es necesario realizar estudios en profundidad.

Test de autoevaluación: Pregunta 1

¿Cuál de los siguientes NO es un actor del lado de la demanda?

Un colegio

Un
mensajero
express

Un turista
de EEUU

Una tienda
de flores

Una librería

Un bar

Test de autoevaluación: Pregunta 1 (respuesta)

¿Cuál de los siguientes NO es un actor del lado de la demanda?

Un colegio

Un
mensajero
express

Un turista
de EEUU

Una tienda
de flores

Una librería

Un bar

Test de autoevaluación: Pregunta 2

¿Cuál es el interés de un residente en una ciudad en relación con la DUM?

Molestias mínimas
causadas por el
tráfico de
mercancías

Acceso a
transporte público

Respeto a
regulaciones
locales

Test de autoevaluación: Pregunta 2 (respuesta)

¿Cuál es el interés de un residente en una ciudad en relación con la DUM?

Molestias mínimas
causadas por el
tráfico de
mercancías

Acceso a
transporte público

Respeto a
regulaciones
locales

Test de autoevaluación: Pregunta 3

En las entregas de última milla, los actors del lado de la demanda tienen las mismas necesidades y objetivos.

Verdadero

Falso

Test de autoevaluación: Pregunta 3 (respuesta)

En las entregas de última milla, los actors del lado de la demanda tienen las mismas necesidades y objetivos.

Verdadero

Falso

Fuentes

- (1) MDS Transmodal Limited, Centro di ricerca per il Trasporto e la Logistica (CTL) (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
- (2) Interreg Europe *SULPiTER Sustainable Urban Logistics Planning To Enhance Regional freight transport (2019)*, *SULP Policy Document Bologna* <https://www.interreg-central.eu/SULPiTER.html>