

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

UNIDAD 4: Características y complejidad de la logística del transporte urbano de mercancías

Cápsula 1.4.3

Medidas en la infraestructura



A realizar antes de esta cápsula:

Cápsula vinculada a:

Autores:

Capítulo 2, Unidad 2: 2.2.1, 2.2.2, 2.2.3 y 2.2.4

ITL
Consorcio SUSMILE



Objetivos de la Cápsula

Uno de los motivos por los que la logística urbana genera contaminación y molestias es el de los múltiples desplazamientos. La DUM ha ideado numerosas soluciones para optimizar las entregas en el centro de la ciudad. En esta cápsula, se muestran cuáles son las medidas más comunes que requieren infraestructuras y nuevos modelos para abordar la distribución de última milla.

Categoría	E-learning	MEC		
		4	5	6
		X	X	X

Ejercicios incluidos	NO
----------------------	----

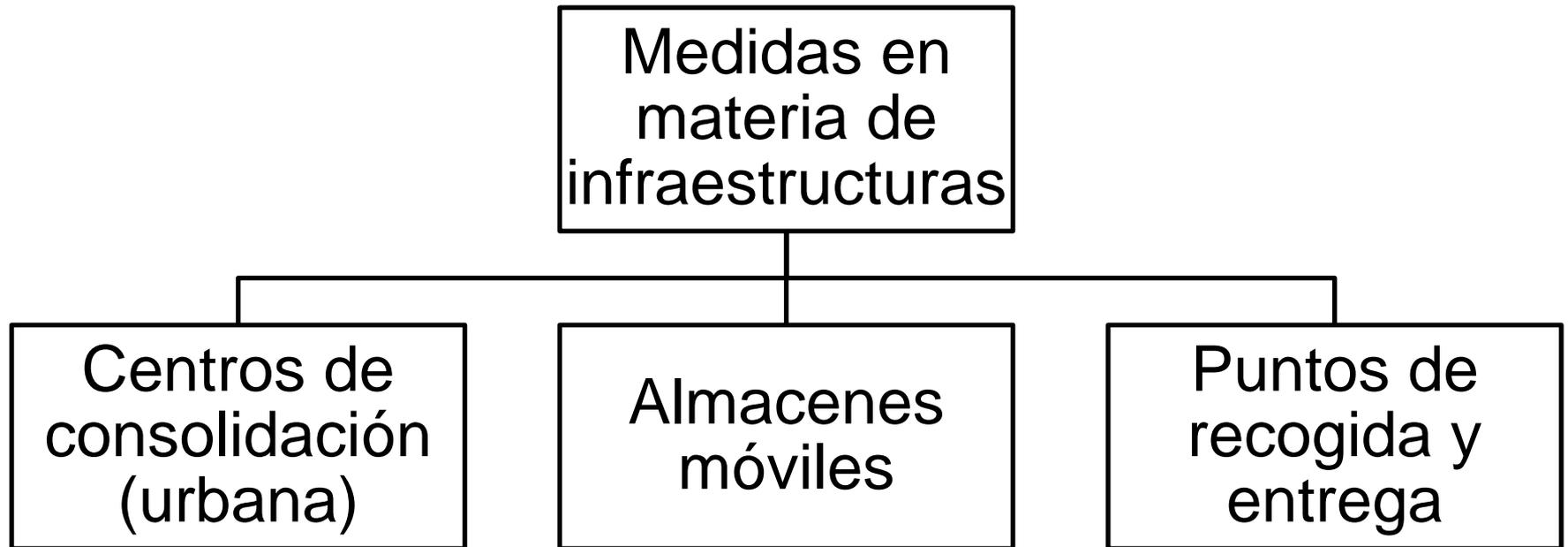
Esfuerzo dedicado a la cápsula	20 minutos
--------------------------------	------------

Índice

1. Medidas en materia de infraestructuras
2. Centros de consolidación urbana
3. Microhubs
4. Taquillas de paquetes

1. Medidas en materia de infraestructuras

- En esta cápsula, proporcionamos información sobre algunas de las principales medidas para reducir y optimizar la distribución de última milla.
- Estas medidas son similares y comparten algunas características, que se detallan en las siguientes secciones.



1. Medidas en materia de infraestructuras

- En el transporte de mercancías, la mayoría de mercancías son transportadas por transportistas (transporte por terceros).
- Estos transportistas tienen un claro incentivo: maximizar el factor de carga de sus vehículos y, si lo hacen bien, su objetivo es la máxima eficiencia.
- Si una compañía se encarga de entregar su propia mercancía, intentará, con el fin de obtener la eficiencia de costes, utilizar la capacidad disponible de la manera más eficiente posible.
- Dadas las limitaciones económicas a las que se enfrentan las empresas, estas procurarán consolidar, en la medida de lo posible, sus flujos de transporte.
- El transporte de mercancías se planteará las opciones de última milla a la hora de tomar una decisión sobre el proceso de transporte más eficiente. En ese caso, la mercancía es recogida en su origen (primera milla), agrupada y empaquetada en centros logísticos, transportada a una distancia superior de forma agrupada y empaquetada, desempaquetada en otro centro logístico y entregada en su destino.

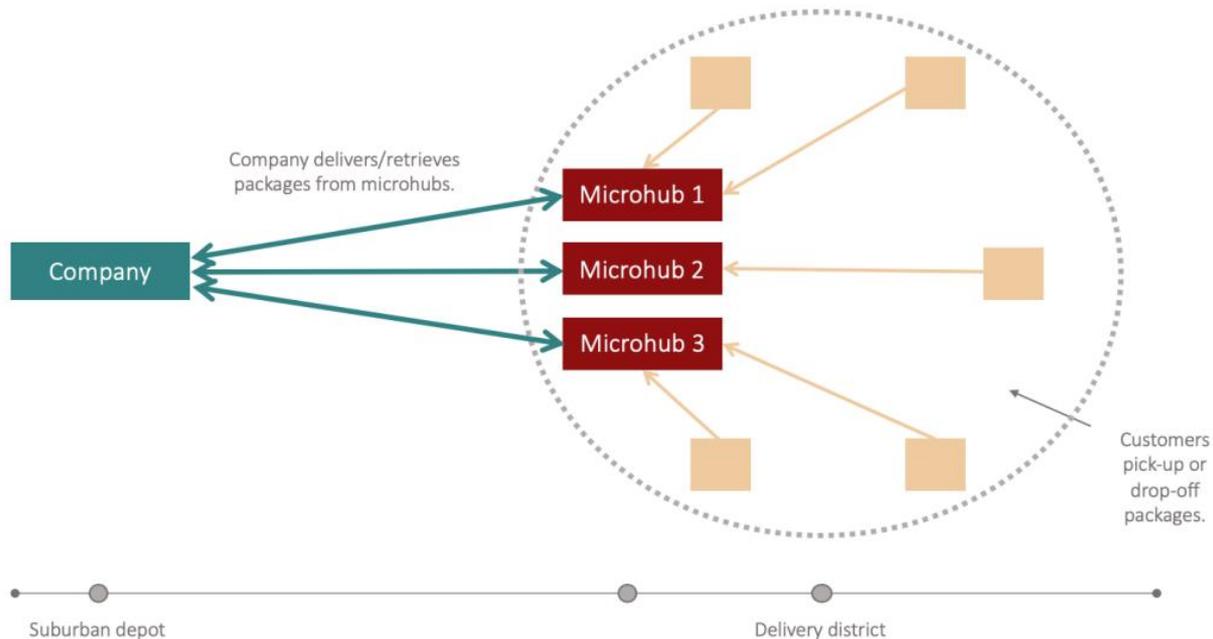
2. Centros de consolidación urbana

- En el transporte de mercancías, los centros de consolidación urbana (CCU) situados en la periferia de la zona urbana son, junto con los vehículos de distribución urbana eficiente, elementos de suma importancia.
- Los CCU agrupan la mercancía para poder ser distribuida de forma más eficiente.
- El **centro de consolidación** se encuentra fuera de la ciudad o zona urbana y, desde ahí, un transportista neutro realiza la entrega final. El transportista inicial lleva la mercancía al centro de consolidación y paga una tarifa por la última milla.
- El principio por el que se rigen estos centros es exactamente el mismo que el de los centros que se encuentran fuera de la zona urbana.
- Los CCU suelen ser más pequeños y pueden incluso ser muy pequeños.

3. Microhubs

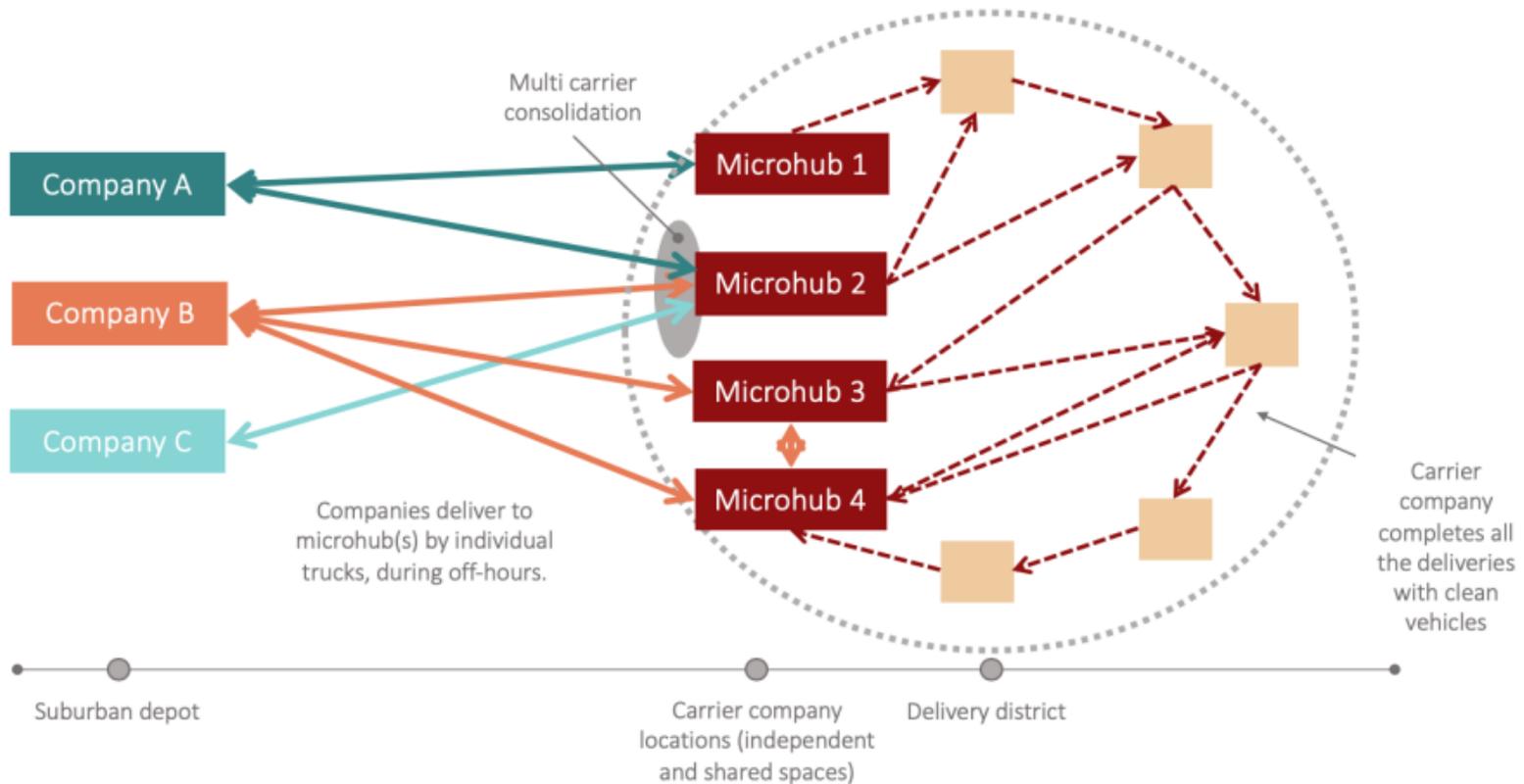
- Un *microhub* de entrega (o, simplemente, un *microhub*) es un CCU especial que está más próximo al punto de entrega y que da servicio a una zona más pequeña.
- El *microhub* es una instalación logística donde la mercancía se agrupa teniendo en cuenta los límites de la zona urbana y sin salirse de ellos, que da servicio a una zona limitada y que permite cambiar a vehículos de baja emisión o modos de transporte blando (p. ej., a pie o bicicletas de transporte de mercancías) para las entregas de última milla.
- Si los *microhubs* funcionan en combinación con vehículos respetuosos con el medio ambiente pueden reducir las emisiones de contaminantes.
- Lo que realmente marca la diferencia entre los *microhubs* y los CCUs son el enfoque y el modelo empresarial. En las siguientes diapositivas, se presentan algunos ejemplos.

3a. Microhubs – Consolidación de transportista único



Enfoque de consolidación de transportista único con puntos de recogida (imagen de Urban Freight Lab)

3b. Microhubs – Consolidación mixta de múltiples transportistas



Enfoque de consolidación mixta de múltiples transportistas (imagen de Urban Freight Lab)

4. Taquillas de paquetes

- Las **taquillas de paquetes** o puntos de recogida de proximidad son ejemplos de centros de consolidación muy pequeños que hacen innecesaria la presencia de un transportista para realizar las entregas finales. De esta manera, el transportista puede racionalizar significativamente el desplazamiento.



Imagen de Amazon <https://www.amazon.it/ulp/view> y Poste Italiane <https://www.poste.it/prodotti/puntoposte.html>

Fuentes

- (1) Urban Freight Lab (2020) *Common MicroHub Research Project Research Scan*,
Universidad de Washington. En
[http://depts.washington.edu/sctlctr/sites/default/files/research_pub_files/SCTL-Microhub-
Research-Scan.pdf](http://depts.washington.edu/sctlctr/sites/default/files/research_pub_files/SCTL-Microhub-Research-Scan.pdf)
- (2) Informe N° 18/2019 de la EEA, *The first and last mile — the key to sustainable urban
transport* ISSN 1977-8449 <https://www.eea.europa.eu/publications/the-first-and-last-mile>