

Descripción funcional de la distribución urbana de mercancías

“Es habitual referirse al sistema de transporte con el símil del aparato circulatorio de la sociedad. Siguiendo este símil, la Distribución Urbana de Mercancías (DUM) es un motor de la economía local. Si la DUM no goza de agilidad existe el peligro de que languidezca la competitividad y relevancia de la ciudad”

En general, ninguna ciudad está hecha para los coches, y menos aquellas que tienen un bagaje histórico que resulta en la necesidad de modificar la distribución y los usos de las calles según cambian los tiempos y los modos de transporte, como es el caso de la mayoría de las ciudades europeas y americanas, con un núcleo histórico de uso casi peatonal y con un crecimiento urbano ligado a dicho centro histórico.

Por este motivo, la ciudad no ha sido diseñada para acoger un ingente tráfico de agitación que bajo las recientes filosofías de servicio en logística (producción y entregas justo-a-tiempo, entregas en ventanas temporales, servicio a diario y respuesta inmediata a pedidos de emergencia prácticamente de forma independiente del tamaño del pedido, etc.) multiplica el transporte y el uso del viario público.

Un viario pensado funcionalmente para todos los usuarios actuales debería disponer de una sección de entre

25 y 30 metros, lo que difícilmente “cabe” en la mayoría de las calles de las ciudades. La única posibilidad no utópica en nuestras ciudades es especializar y compartir los usos del viario público. Es, pues,

conveniente comenzar a pensar que el viario público es un bien escaso que hay que asignar de forma conveniente.

La productividad requerida por los transportistas conlleva a estacionamientos ilegales que dificultan la fluidez del resto del tráfico, pudiendo llegar a incidir negativamente en la seguridad vial; una DUM poco eficaz transfiere las ineficiencias a la sociedad y el sistema a través de un tráfico de agitación, con los consiguientes perjuicios medioambientales y un encarecimiento de los productos.

Durante la presente década los comercios generan

del orden del 75% de las operaciones de carga y descarga (C/D), mientras que la vivienda genera un 15% y el sector de servicios (en franco aumento), un 10%. La duración media de las operaciones de C/D es entre 10 y 20 minutos para los estacionamientos ilegales y de unos 50 minutos de media para los legales, valor que queda muy distorsionado por las largas duraciones del estacionamiento de los comerciantes de la zona; sin este sesgo, el 80% de los vehículos estacionados legalmente utiliza unos 20 minutos por cada operación como máximo.

En muchas ciudades, un 10% de la oferta del estacionamiento en calzada se dedica a la C/D y con horarios bastante extensos. A pesar de esto, alrededor de un 70% de los

vehículos se estacionan ilegalmente, usualmente buscando la máxima cercanía al destino. De hecho, la oferta de plazas (en plazas-horas) existente para carga y descarga sólo se utiliza en un 20%.

Un punto importante a tener en cuenta a la hora de analizar la distribución urbana de mercancías es que existe toda una serie de “actores” implicados en la misma, cada uno de los cuales tiene sus propios intereses y puntos de vista, que no necesariamente son convergentes. Los principales sectores a tener en cuenta en nuestro caso son: urbanistas, ingenieros de transporte, cargadores (fabricantes), comerciantes, transportistas, policía municipal, vecinos y demás usuarios de la vía pública, administración



Fuente: José Campos

Distribución Urbana

JOSÉ MAGÍN CAMPOS CACHEDA
Universidad Politécnica
de Cataluña
BarcelonaTech, España

Distribución Urbana

local, fabricantes de vehículos de transporte de mercancías y juristas.

Una vez establecidos los “actores” que intervienen dentro de la actividad de distribución urbana de mercancías, deben tenerse en cuenta toda una serie de variables que nos van definir sus características, problemas y necesidades.

Para empezar debemos considerar cuál es el tipo de mercancías que se transportan, ya que cada tipología tiene unas determinadas necesidades en cuanto a pesos y dimensiones mínimas, condiciones de protección y seguridad, factor de carga o estiba del vehículo, etc. con lo que nos van a condicionar elementos posteriores de la cadena.

Otro elemento importante, que surge como determinante en el análisis de la DUM es el tipo de vehículo. Sus dimensiones, peso máximo autorizado, tipología de caja, etc. van a condicionar en gran manera las condiciones del reparto de las mercancías, ya que en casi todas las ciudades existen normativas de acceso y circulación para los vehículos de transporte de mercancías.

Debemos prestar especial atención al tipo de suministro que se realiza en los locales de destino de la mercancía, ya que este parámetro influirá sobre otras variables como la frecuencia de los envíos al local, el tipo de vehículos que se empleará, el tamaño del pedido, etc. Las formas básicas a considerar son la distribución centralizada (todas las mercancías destinadas a un destino o

conjunto de destinos concreto vienen de un mismo origen), la descentralizada (cada tipo de mercancía o producto concreto es distribuido desde un diferente origen) y las posibles combinaciones o variaciones de ambas.

Otra variable importante es el horario de entrega de las mercancías. Generalmente los horarios vienen impuestos por las normativas urbanas, pero el problema es que se concentran las operaciones en unas determinadas franjas horarias muy sobrecargadas y que, además, suelen coincidir con las puntas del tráfico urbano. Por este motivo existe toda una serie de acuerdos y restricciones que afectan a los posibles horarios de entrega de las mercancías en zona urbana.

También hay que tener en cuenta el número total de las operaciones de recogida y reparto de mercancías que se realizan en los locales comerciales y la frecuencia de las mismas, ya que contribuirán a determinar el tipo de suministro y la tipología de los vehículos.

Por otra parte, es preciso considerar también la forma de operar de los operadores de transporte (origen interurbano o urbano de la mercancía entregada, número de viajes realizados por cada vehículo, distancia medias de recorrido, factor de carga del vehículo) ya que la optimización de las operaciones de transporte es uno de los puntos principales de actuación para la mejora de la DUM.

Pero quizás el parámetro más evidente de la distribución urbana de mercancías sea

COLOMBIA TRANSPORTE INTEGRAL

el tiempo de la operación de entrega y/o recogida de mercancías en la vía pública. En este parámetro deberán considerarse los siguientes factores:

- Llegada al local de destino de las mercancías y estacionamiento en sus inmediaciones.
- Aviso de la entrega/recogida en el local y confirmación de la misma.
- Preparación del pedido en el vehículo.
- Descarga y traslado de las mercancías hasta el local de destino (o a la inversa en el caso de una recogida).
- Control del pedido entregado/recogido.
- Operaciones administrativas.
- Partida

Además de los anteriores, y directamente relacionado con el tiempo de la operación de entrega y/o recogida de mercancías en la vía pública, hemos de considerar también la existencia de zonas destinadas a la carga y descarga de mercancías en las proximidades de los locales de destino, ya que influirá directamente en el tiempo de las operaciones de carga y descarga y en las interacciones con el tráfico urbano.

De lo comentado anteriormente se deduce que el problema de la distribución urbana de mercancías tiene múltiples facetas y no posee una solución única y sencilla extrapolable de forma universal a cualquier ciudad.

De todas maneras, es de destacar el esfuerzo que están realizando diversas iniciativas para establecer una serie de foros de discusión y puntos de encuentro entre profesionales y expertos para potenciar la investigación y la recogida de datos encaminados a establecer una serie de medidas que puedan ayudar a mejorar la distribución de mercancías en la ciudad.

Colombia Transporte Integral SAS, está conformada por un equipo multidisciplinario de expertos independientes de prestigiosas universidades, que brinda asesorías, consultorías, conferencias y seminarios. Igualmente, capacitación, cursos de logística y transporte en las aéreas multimodales, movilidad, cadena de abastecimiento, seguros, seguridad, y trazabilidad.

También asesorías para la elaboración, investigación, desarrollo y escritura de libros, documentos y periódicos (diseño, pauta, diagramación, investigación, edición, corrección de estilo, fotografía); además servicios de documentación audiovisual: fotografía y video digital profesional (eventos, seminarios, congresos, etc.)

Contamos con el medio de comunicación

PERIÓDICO
**transporte
INTEGRAL**

Contáctenos **292 0102**

e-mail: periodico@transporteintegral.co