



Hacia una última milla sostenible

El aumento de las compras online obliga a la logística a reinventarse y a crear nuevos modelos de negocio

Lorena Farràs Pérez

Pasada la fiebre del *black friday* y del ciberlunes están ya a la vuelta de la esquina las compras navideñas. Unas compras que por su comodidad y rapidez cada vez se hacen más desde internet. Se estima que la cuota del mercado online ya supone un 10% del total y el 84% de estas compras son entregas a domicilio, según el estudio E-Shopper Barometer.

“El crecimiento del *e-commerce* supone más desplazamientos, lo que se ha traducido en más atascos en unas ciudades ya muy saturadas tanto de vehículos como de contaminación ambiental y en un mayor consumo de combustibles fósiles”, explica Markel Cormenzana, de la Secretaría Técnica del Laboratorio de Ecoinnovación, que depende de la Fundación Fórum Ambiental y la Obra Social La Caixa. En la actualidad, en torno al 5,5% de las emisiones globales de gases de efecto invernadero se deben a la

actividad logística, según el Grupo Intergubernamental de expertos sobre el Cambio Climático.

Aunque pueda parecer contradictorio, las empresas del sector son las primeras perjudicadas. Como resultado de este aumento del comercio online, el consumo energético del transporte se duplicará para el año 2050 frente a los niveles del año 2000, situando el sector en una posición de debilidad frente a la volatilidad de precios y la escasez de los combustibles fósiles, alerta el *Informe de oportunidades para una logística de última milla sostenible*, elaborado por el Laboratorio de Ecoinnovación.

Consciente de esta problemática, el sector logístico lucha para reinventarse. La solución más implantada es optar por vehículos más eficientes y menos contaminantes. Las empresas también ofrecen a sus transportistas cursos de conducción para el ahorro de combustible. En las zonas ur-

banas, florecen las iniciativas basadas en la bicicleta. También los drones se están empezando a utilizar para entregar paquetes, pero no en España ya que no pueden sobrevolar zonas urbanas.

Otro gran problema de la logística de última milla son las entregas fallidas, que pueden suponer un sobrecoste estructural de más del 30% para las empresas de

=====

La cuota del mercado online ya supone un 10% del total y el 84% de estas compras son entregas a domicilio

transporte, según Secur. Algunas compañías están impulsando el que se conoce como punto de conveniencia, comercios donde se deposita el envío para que el cliente lo recoja. Los centros de recogida de paquetes o las taqui-

Las bicicletas de reparto ganan terreno en las grandes urbes



XAVIER CERVERA / ARCHIVO

llas inteligentes son iniciativas similares que también contribuyen a disminuir las entregas fallidas y a evitar desplazamientos innecesarios.

Las nuevas tecnologías también juegan un papel muy importante en la reinversión de la logística. La inteligencia artificial, la automatización, la producción distribuida y la internet de las cosas son el principio de un nuevo paradigma logístico. En su informe, el Laboratorio de Ecoinnovación plantea un nuevo sistema operativo estandarizado, abierto, cooperativo y coordinado, basado en el concepto de internet físico. Según el estudio, la implantación de este modelo, de la mano de la tecnología de sensorización y trazabilidad necesaria, abre vías para nuevas cotas de eficiencia y sostenibilidad hasta ahora imposibles.

“Se trata de ir más allá, de ser más ambiciosos, con proyectos más innovadores y estratégicos, que no sólo sean parches”, señala

Markel Cormenzana. La inmolegística, basada en la economía colaborativa, es un buen ejemplo de proyecto innovador. Se basa en explorar diversos modelos públicos, privados y de colaboración público-privada para aprovechar el potencial de las plataformas. Estos modelos de negocio basados en plataformas permiten acceder a una mayor eficiencia operacional y rentabilidad mediante la colaboración, la alineación de intereses y la maximización de la utilización de los activos.

El informe del Laboratorio de Ecoinnovación también plantea explorar y validar el potencial de la tecnología de cadenas de bloques (Blockchain) para estimular la interoperatividad en la logística urbana de última milla. Las cadenas de bloques permiten el mantenimiento de registros de información de forma distribuida haciéndola prácticamente invariable y permitiendo el acceso a un gran número de agentes. ●