

# **Willard** **Manrique:** **Sostenibilidad e** **infraestructura retan la** **logística urbana**

Por su tamaño y posibilidad de crecimiento, Perú ha experimentado un significativo desarrollo en comercio electrónico. Un porcentaje que ha destacado sobre otros países de la región (87%, señaló Euromonitor International para Google) y que aún proyecta sostenerse en los próximos años. El ritmo de aceleración de este canal y su mejor interacción con otros canales de venta impulsan en las empresas la mejora de experiencias y procesos: entregas, inventarios, atención de reclamos, entre otros.

Ellos generan impactos externos vinculados a la entrega de bienes, tales como el tráfico, la contaminación, la gestión de residuos, entre otros, que obligan a repensar la logística, sobre todo la urbana. Las exigencias de los clientes vienen siendo mayores y demandan mejoras en la cobertura y satisfacción de sus necesidades. En el mundo, según el Foro Económico Mundial, se proyecta que al 2030 la demanda de entrega urbana de última milla crezca un 78%. Ello demandaría un 36% más de vehículos de entrega en las 100 ciudades más importantes del mundo.

Los distintos agentes implicados –fabricantes, retailers/distribuidores y proveedores de servicios logísticos– comienzan a pensar en conceptos para las nuevas ciudades y una logística más sostenible: desde flotas que hacen recorridos más eficientes para reducir emisiones de carbono y ganar

tiempos, hasta medios de transportes más verdes, eléctricos (como lo han hecho Walmart y Amazon) o empaques más sostenibles, entre muchas iniciativas más.

En 2020, un estudio realizado por Miebach (Consultora global especializada en logística y supply chain), JLL y ReLUT (Research Lab For Urban Transport) visibiliza el uso de nuevos formatos de infraestructura entre las principales tendencias de la gestión logística. Más de 280 directivos de empresas fabricantes, distribuidoras, retailers y proveedoras de servicios logísticos de distintos sectores precisaron que la mejora del servicio, los requerimientos del cliente y la sostenibilidad son los principales motivos para desarrollar nuevos conceptos de logística urbana y desarrollar otros formatos de infraestructura.

Este estudio también indica que el 70% de las empresas proyecta consolidar su logística en el futuro próximo empleando Centros Urbanos de Consolidación y microhubs, por encima de otros modelos. Eso se justifica dada la concentración de personas en áreas metropolitanas y urbanas que, según el Banco Mundial, alcanza el 56% de la población.

El 52% de aquellas empresas latinoamericanas que participaron en el estudio, (“La logística urbana como herramienta para promover la sostenibilidad y reforzar la fidelidad de los clientes”) elaborado por Miebach, sostienen que los próximos espacios de infraestructura preferentes serán los Centros Urbanos de Consolidación (CUCs). Estas instalaciones son espacios para los flujos de mercancías compartidos para varias empresas.

Estas instalaciones logísticas sostienen flujos de productos y mercancías destinadas para reparto en zonas urbanas; y son compartidas por distintas empresas. Su espacio puede oscilar entre los 500 y 4000 metros cuadrados y tienen un radio de acción aproximado de 5 km. Estas características se distinguen de los microhubs, porque estos últimos se abastecen de los primeros y tienen un espacio más limitado (200 m<sup>2</sup>), así como un ratio de reparto menor y la posibilidad articular vehículos de micromovilidad o de menores emisiones de carbono.

Esos modelos parecen tener más oportunidades de crecimiento; sin embargo, otros como el caso de localizaciones de recogidas (pick up), en almacenes, como espacios de retail ya existentes, también se consolidarán. Lo real es que aún no existe una solución universal que se adapte a todas las ciudades y regiones, ya que hay tantos enfoques distintos como condiciones y particularidades de cada ciudad.