

Logística sostenible en un mercat digital

Pere Roca
Co-Fundador de GEEVER Serveis de Proximitat

El comerç com a eix del desenvolupament

La clau per transformar la logística actual en un sistema més sostenible és adoptar un enfocament global però local, digital però col·laboratiu.

La reactivació de la xarxa industrial de proximitat

Cal potenciar les capacitats fabrils de proximitat, valorant la sostenibilitat global de tot el procés productiu i logístic.

Digitalització del comerç local

Integrar els establiments tradicionals en les plataformes digitals per augmentar la seva visibilitat i oferir-los les mateixes oportunitats que les grans corporacions. Aquesta integració implica ajustar marges comercials i assegurar que els preus siguin competitius.

Ús d'infraestructures existents

Redissenyar espais ja presents a les ciutats per convertir-los en nodes logístics col·laboratius. Pàrquings, estacions d'autobusos o metro, mercats de barri, poden ser reconver-

tits en punts de concentració i distribució, micro-hub's.

Horaris optimitzats

Adaptar la distribució de mercaderies a les sinergies de la ciutat, aprofitant horaris vall com la nit o el migdia per minimitzar l'impacte en el trànsit i millorant la circulació i les zones de càrrega i descarrega.

Col·laboració empresarial

Fomentar models de marca blanca i sistemes compartits entre empreses, de manera que puguin treballar conjuntament per optimitzar rutines, compartir estocs i reduir costos logístics.

Nodes logístics integrats

Crear hubs col·laboratius fora de les ciutats per consolidar enviaments i distribuir-los de manera optimitzada a través de micro-hubs urbans, lockers o punts de recollida. Aquesta estratègia, inspirada en els diferents nodes d'una xarxa d'informació com internet, permet una distribució més eficient i sostenible.

Logística inversa i residus

Una part clau de la sostenibilitat es la gestió de la logística inversa, reduint els residus generats pels embalatges i els processos de retorn, que sovint també recorren llargues distàncies. És important destacar que el circuit actual de la venda on-line genera molts més residus que el comerç tradicional.

Repensar l'última milla

La col·laboració publicoprivada és essencial per desplegar aquestes noves infraestructures i establir un marc regulador que impulsi el canvi, cal fer un ús eficient de la via pública.

L'última milla és, probablement, el punt més crític per a la sostenibilitat de la logística moderna, alhora que representa més del 50% del cost de transport. Una de les claus per optimitzar aquest procés és desplaçar la complexitat de distribució i la seva dispersió fora de les ciutats, establint nodes estratègics a les perifèries que serveixin com a punts d'agrupació i optimització de la paqueteria.

Un cop agrupada la carrega per zones de la ciutat els vehicles llançadores entraran a hores vall i posicionant els productes a micro-hubs propers als consumidors. Amb una eficient ocupació dels vehicles farà que els temps d'ús de via pública sigui menor.

Un cop dins de la ciutat, la distribució des dels micro-hubs hauria de realitzar-se mitjançant mitjans eficients com vehicles lleugers elèctrics, carrets, bicicletes de càrrega o transport col·laboratiu i repartidors de barri.

Un futur col·laboratiu i sostenible

La logística sostenible no és només una qüestió mediambiental, sinó també de sostenibilitat econòmica i social. Els processos de fabricació, distribució i comerç han d'evolucionar cap a models més col·laboratius, on empreses, administracions i consumidors treballin plegats per reduir l'impacte ambiental i fomentar l'economia local.

Per aconseguir-ho, cal adoptar una visió global que integri totes les fases del procés logístic, des de la fabricació fins al consum final, passant per la gestió dels residus i la logística inversa. Només així podrem construir un sistema capaç de respondre als reptes del futur amb solucions sostenibles, eficients i accessibles per a tothom.

Model contrastat última milla

L'experiència d'un nou model de distribució urbana a la ciutat de Barcelona, basat en l'ús de micro-hubs ubicats en places de pàrquing distribuïts per tota la ciutat. L'ocupació de la superfície viària i les emissions associades dels vehicles industrials s'ha reduït en un 85%. L'aportació del model a les ciutats posa de manifest, que no cal tolerar una indisciplina viària permanent amb vehicles mal estacionats a la majoria de carrers, fora de les zones autoritzades de càrrega i descarrega, per fer la distribució.

Conclusió

La digitalització i la globalització han transformat el comerç i la logística, però també han accentuat el malbaratament de recursos. La integració del comerç local en el món digital, els nous usos d'infraestructures existents i l'optimització dels processos són passos essencials per avançar cap a un model de logística sostenible.

Només si som capaços de combinar tecnologia, col·laboració i responsabilitat podrem garantir que el comerç i la logística continuïn sent motors de progrés per a la societat, sense comprometre el futur del nostre planeta.