

MOVILIDAD Y LOGÍSTICA URBANA:

Cómo le afecta a la última milla la saturación vial y falta de planificación

La congestión y la carencia de infraestructura adecuada complican las operaciones de reparto en este tipo de entregas, encareciendo costos y demorando los despachos.

VALENTINA PIZARRO B.

El crecimiento explosivo del comercio electrónico en el mundo ha hecho cada vez más evidente un problema estructural: la falta de planificación logística urbana para alojar esta actividad económica. Y Chile no se queda atrás. Ciudades como Santiago, Valparaíso o Concepción tienen un reparto de productos en zonas densamente pobladas afectado por la saturación vial, la ausencia de infraestructura adecuada y una débil coordinación entre actores públicos y privados para cambiar esta realidad.

“Aquí prácticamente no existe infraestructura logística urbana; entendiendo que esto sería contar con lugares donde se pueda descargar sin interrumpir el tránsito y vías exclusivas para vehículos de carga en zonas céntricas, ayudando así a reducir fuertemente los tiempos de entrega. También se podría incentivar el uso de vehículos eléctricos de menor tamaño que puedan moverse más ágilmente en las zonas más congestionadas de las ciudades”, comenta Sergio Maturana, docente del Departamento de Ingeniería Industrial y de Sistemas de la Pontificia Universidad Católica de Chile.

El problema no se limita al tiempo o al dinero; también hay consecuencias ambientales. El impacto depende del horario, de las zonas de entrega y del lugar donde estén los centros de



El aumento de vehículos ligeros para reparto redefine la movilidad urbana.

distribución. A esto hay que sumarle el impacto que tiene en el medio ambiente por la generación de gases de efecto invernadero y también en la calidad del aire en las ciudades más grandes de Chile.

EL CASO MEXICANO

México, por su parte, ha explorado los vehículos menores como motocicletas o vehículos

eléctricos para los repartos, pero esto ha generado otra problemática: las malas prácticas al volante de quienes están a cargo de estas tareas dificulta de sobremanera su implementación. Es por esto que recientemente optaron por regularizar esta actividad.

Diversas regiones como Puebla, Ciudad de México y Nuevo León están impulsando marcos normativos para ordenar el uso

de motocicletas y vehículos eléctricos, con el propósito de enfrentar problemáticas clave como la seguridad en las calles, la reducción de delitos y la formalización de un medio de transporte cada vez más relevante en la distribución urbana. El foco está puesto en compatibilizar el funcionamiento de estas eficientes flotas, fundamentales para muchas empresas, con el resguardo de la integridad de las personas y el orden en el espacio público.

Esta experiencia refleja la forma en que el desorden vial afecta en las ciudades densamente pobladas con los repartos de última milla. Sobre esto, Sergio Maturana agrega: “Sería muy conveniente que el Ministerio de Transportes pudiese coordinar iniciativas para reducir el impacto en la ciudad de la distribución de última milla, que ha aumentado fuertemente. Si bien nos hemos enfocado en el impacto negativo que este tipo de distribución puede tener en la ciudad, también hay un impacto positivo, ya que se reducen los viajes que realizan las personas para ir a comprar los productos, lo que sin duda tiene un impacto incluso mayor sobre la congestión vial”.

Frente a este escenario, el experto indica que se requiere una política pública integral que reconozca a la logística urbana como un componente esencial del desarrollo sostenible de las ciudades.