

# LOGÍSTICA URBANA

## “SIEMPRE PARECE IMPOSIBLE HASTA QUE SE HACE”

La frase de Nelson Mandela encabezó como idea la presentación del think tank “Logística Urbana Sustentable” organizado por el Centro de Innovación en Organización Industrial (CINOI) de la Facultad de Ingeniería de la Universidad de Montevideo (UM), el pasado 9 de agosto.



Es que indudablemente el objetivo del encuentro fue el de generar un espacio de Intercambio entre los distintos involucrados en la distribución de productos en la ciudad y así poder determinar e implementar soluciones innovadoras a las problemáticas que se producen en la operativa.

Así, la sede de la Facultad de Ingeniería de la UM reunió a representantes, principalmente gerentes, de las áreas de logística de importantes cadenas comerciales del país, autoridades municipales, estudiantes y actores como la Intergremial de Transporte Profesional de Carga Terrestre del Uruguay (ITPC) y FE-TRABE (Federación de Transportistas de bebida).

En diálogo con **Camiones & Logística**, el **Dr. Ing. Industrial Martín Tanco, Director del CINOI**, explicó que se trata de “generar un espacio en la Universidad, que entendemos es un actor relevante, donde las empresas se encuentren. Empresas de distintos eslabones de la cadena.



Dr. Ing. Industrial Martín Tanco,  
Director del CINOI, UM.

Estamos hablando de supermercados, empresas proveedoras, dadoras de carga, de distribuidoras, empresas transportistas; estamos hablando de instituciones que regulan, como puede ser la Intendencia, o cámaras”.

“Entendemos que este espacio no existía hasta hoy, con el objetivo de, entre todos, encontrar soluciones innovadoras a problemas reales. ¿A qué problemas me refiero? Me refiero a que cuando se ve la dis-

tribución urbana, y en concreto de Montevideo, vemos que hay zonas que son muy conflictivas para lograr esa distribución de la que hablamos. En particular, según los estudios que hemos hecho, las zonas más conflictivas hoy en día incluyen una zona importante de Pocitos y Punta Carretas, y otra del Centro y la Ciudad Vieja”.

“Cuando decimos problemas ¿qué son problemas? Problemas son los que hemos constatado, hemos validado, a través de una metodología que aplicamos en concreto en Pocitos con un método riguroso basado en el *Megacity Logistics Lab*. Este método lo que hace es cuantificar los problemas de tráfico en una zona determinada, cuantificar las zonas de estacionamiento, las disrupciones de tránsito, los puntos de distribución...”, explicó.

**“Camiones no tienen más remedio que cometer infracciones”.**



El Ing. Matías Escuder durante la presentación.

Tanco señaló que lo que ha visto en los resultados es que, por ejemplo, los camiones, para realizar su operativa diaria, no tienen más remedio que cometer infracciones de tránsito. Porque no hay lugar para estacionar y porque en caso de que no incurrieran en infracción estacionarían tan lejos del lugar de distribución que sería físicamente imposible”.

En tal sentido, prosiguió el especialista, “la dificultad real para estacionar radica en una acumulación en determinados horarios, sobre todo en la mañana, y sobre todo en las grandes superficies. Y las esperas son grandes por distintos motivos. Motivos que generalmente son sencillos. Es decir, no es culpa de alguien, sino que es una culpa compartida. A veces de los proveedores de carga que arman los pedidos en el propio local, a veces del local que le da prioridad a determinadas personas, a determinados camiones...”.

“Con lo cual, para soluciones complejas entendemos que se requieren soluciones, no complejas, pero en las que todos los actores participen. Ya que, como decíamos, hemos visto también que por los horarios de entregas, nuevamente por las restricciones que ponen los comercios que generalmente ocupan la mañana, de 8 a 3 de la tarde, hay todo un tiempo en el cual los camiones no están en uso”.

“Pero entendemos que también hay otro tipo de problemas, como los concernientes a la eficiencia en el ruteo. La eficiencia en el ruteo básicamente es buena, pero entendemos que la dificultad es más macro o, para decirlo de otra manera... es como si hubiera 10 puntos de distribución en una ruta y, cómo lo hacen las empresas, el ruteo es eficiente, pero el problema es que las restricciones que pone cada uno de esos locales hace que el camino real no sea el óptimo”.

Esas restricciones “hacen que capaz que un mismo camión tenga que ir y volver a la misma zona varias veces por las restricciones que impone el punto de distribución o por dificultades para el pago o porque se concentran todos los proveedores en la mañana... Pero en resumen, lo que nos convoca es que entendemos que hay problemas lógicos de un crecimiento de la ciudad, un crecimiento sostenido de la urbanización, y por eso este es un evento en el cual juntar a todas las partes y proponer ideas de proyectos”.

“Proyectos cuya idea es bajarlos a la práctica y convertirlos en proyectos pilotos. Y por eso necesitamos la colaboración de las empresas”, concluyó Tanco. Pues precisamente, durante el encuentro y tras una primera parte en la cual se expusieron las conclusiones del estudio mencionado y las características del método para desarrollar el *think*

*tank* en cuestión, los participantes expusieron sus soluciones, sus perspectivas.

## Las soluciones.

Como síntesis de las soluciones planteadas en el encuentro, señalamos:

1) Zonas de Carga y Descarga. Se trata de asignar lugares de estacionamiento exclusivos para vehículos de carga, que pueden ser asignados durante un horario específico o de forma permanente. Práctica que se puede potenciar permitiendo la reserva anticipada.

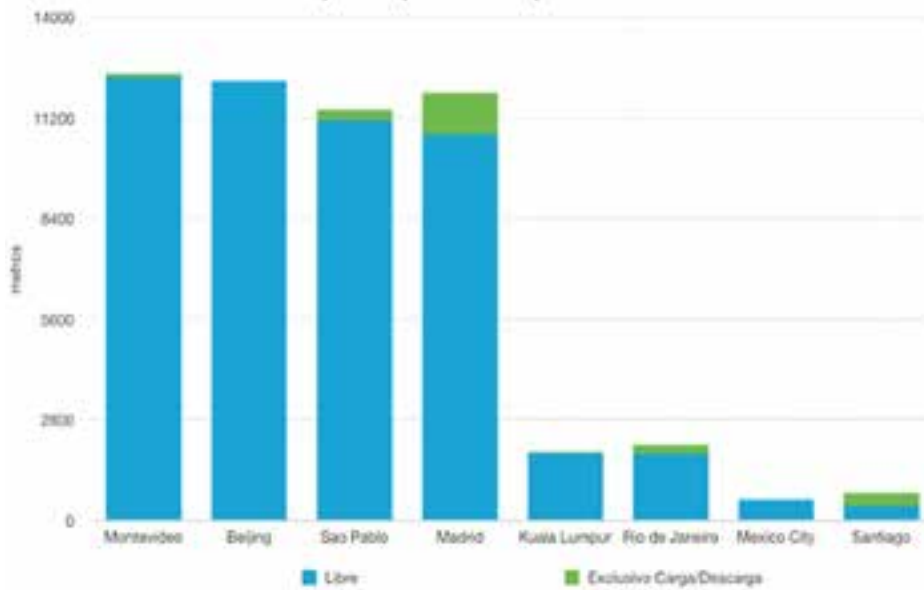
2) Entregas Precintadas. Esto implicaría una alianza estratégica entre el distribuidor y el cliente, en tanto ambos se comprometen a realizar las operaciones necesarias para eliminar la repetición de las verificaciones, con la garantía ofrecida por el distribuidor sobre la seguridad de su proceso.

3) Horarios de Entregas. Realizar la distribución y recolección de productos durante la tarde, noche y/o primera hora de la mañana. Es decir, se aprovecha cuando el tráfico está en sus niveles más bajos.

4) Distribución Conjunta. Consiste en una sociedad entre dos o más empresas a partir de la cual se distribuyen productos de ellas en un mismo reparto. Así, si a un comercio le llegan 5 entregas por día, con la co-distribución entre los mismos sólo recibirá una entrega con todos los productos. Así, se reducen los tiempos de espera.

5) Centros de Consolidado. Los CCU son utilizados por varios distribuidores que almacenan los productos cercanos a los puntos de venta. Luego, un solo distribuidor se encarga de realizar la entrega final. Generalmente ese distribuidor final es una empresa externa. 6) Observatorio de Logística Urbana. Las empresas que realizan distribución comparten

## Espacio permitido para estacionar



información a un tercero sobre su flota. Se analiza la información de GPS de manera agregada, para generar información útil para la toma de decisiones: ruteo, política pública, cuantificación de soluciones.

Expuestas las Soluciones por parte de los técnicos del CINOI y recibidos los planteos de los participantes del encuentro, ahora se trata de avanzar en el desarrollo de ideas con el fin de dar un nuevo paso en procura de las soluciones necesarias a los problemas reales. **Camiones & Logística** seguirá atenta a ese camino y por tanto a la próxima instancia que el CINOI nos convoque. En tanto confiamos en lo del título: “Siempre parece imposible, hasta que se hace”.

**Mobil Delvac™**

**Protege su motor, protege su negocio**

**LIDERMIND S.A.**  
 Tel: (+598) 2908 - 0915  
 Durazno 1390 esq. Santiago de Chile  
 Montevideo - Uruguay  
[www.lidermind.com.uy](http://www.lidermind.com.uy)

Mobil Delvac 90 años