5. Conclusions i recomanacions

Abans de les conclusions sobre el concepte, model i viabilitat de les microplataformes, fem un parell de reflexions generals sobre la distribució urbana de mercaderies i la seva relació amb l'esquema de funcionament de les ciutats.

La DUM és una activitat inevitable i bàsica per al funcionament d'una ciutat i ha de veure's com una unitat dins de la seva ordenació logística. Requereix un tractament global i multidepartamental, més enllà de la problemàtica relacionada amb el seu efecte sobre la mobilitat.

Tal com es va avançar a la introducció del capítol 3 (3.2. - *Model de microplataforma*), el mateix concepte de microplataforma urbana i el seu procés d'implantació plantegen una sèrie de consideracions generals que després del cas d'estudi plantejat val la pena tornar a recordar:

- Una microplataforma urbana de distribució de mercaderies pot resultar una bona eina per millorar part dels conflictes generats per la DUM però no és l'única
- Permet desacoblar el transport d'accés a la ciutat i la mateixa distribució urbana (mitjançant una ruptura de càrrega), optimitzant així els dos elements de la cadena de transport, i generalitzar solucions com la descàrrega nocturna que altrament no seria aplicable al petit comerç (no genera prou volum de càrrega, no disposa de personal en horari nocturn i podria no complir la regulació en matèria de soroll)
- Els principals efectes positius generats per una microplataforma són la reducció i reordenació dels vehicles implicats en la distribució de l'últim quilòmetre, a través d'un procés de ruptura de càrrega, la substitució de part dels vehicles implicats per una flota neta de distribució final i una millor organització dels processos logístics a la seva zona d'influència (horaris, processos de C/D, etc.) amb el conseqüent benefici a nivell social i mediambiental
- La principal dificultat, el repte a superar, és el cost econòmic que comporta i aconseguir que la seva repercussió en els principals implicats/afectats sigui mínima
- Fins i tot en el millor dels escenaris possibles, apareix una qüestió que s'ha de tenir molt en compte, sobretot en la fase inicial d'implantació de tota iniciativa nova: per als principals actors involucrats (transportistes i receptors) la incorporació d'una microplataforma al procés final de distribució implica un canvi d'hàbits, inèrcies i rutines fortament establertes, que necessita uns processos d'informació, mentalització i assimilació que permetin una acceptació majoritària del nou procés i el conseqüent alt grau de participació per assolir un nivell operatiu òptim

Arran del model teòric presentat i dels resultats del cas d'estudi proposat, es poden plantejar una sèrie de conclusions i reflexions concretes en relació amb diversos punts:

- La viabilitat operativa de la microplataforma depèn d'una mida mínima i un llindar de gestió de mercaderia que permeti donar servei a un percentatge representatiu de l'àmbit geogràfic sobre el qual es desitgi actuar
- L'avantatge de les microplataformes es basa en la simplificació del sistema de lliuraments finals, substituint l'existència de múltiples repartidors per una gestió única, homogènia i centralitzada. Addicionalment, la implantació d'una microplataforma (o d'un sistema de microplataformes) pot ajudar a simplificar també el transport d'accés a la ciutat, reduint el nombre de viatges i concentrant els operadors o transportistes
- L'optimització del seu funcionament i el conseqüent impacte positiu en el seu àmbit d'actuació requereixen un elevat percentatge de participació en el nou sistema logístic per part de tots els actors implicats (proveïdors, transportistes, receptors, etc.)
- La garantia de la correcta aplicació d'operacions i serveis, així com l'obtenció de la màxima participació indicada, passa per l'establiment d'un sistema de control d'accés a la zona d'influència de la microplataforma. Això permet, paral·lelament a la garantia de traçabilitat dels lliuraments, una millor regulació de la mobilitat a la zona
- No sembla recomanable, almenys en una fase inicial, el trànsit a través de la microplataforma de determinats productes. La implementació tecnològica necessària, així com la mida del local i la quantitat d'empleats necessaris per acceptar tot tipus de mercaderia elevarien els costos d'inversió i despesa corrent a valors difícilment assumibles
- Com a conseqüència, cal seleccionar unes ubicacions adequades (preferència de zones o barris amb les característiques més idònies) que permetin establir plataformes de mida mitjana (700-2.000 m^2) i pensar en una xarxa de microplataformes per cobrir àrees més grans. L'optimització del sistema s'aconsegueix mitjançant la màxima participació i cobertura urbana; el símil de la xarxa de mercats municipals és un exemple a considerar
- Una altra conseqüència de la selectivitat d'operacions i la necessitat de minimització de costos és la inevitabilitat d'integrar les operacions logístiques dins de la gestió viària. Es recomana considerar-ho un «win-win» (benefici per a ambdues parts) amb l'oportunitat d'incorporar avantatges econòmics en un impuls a la innovació
- L'estudi defineix una solució que posa en pràctica la desconnexió temporal entre distribuïdor i receptor prescrita per Journau (vegeu 1.2.3), que aprofita l'operativitat 24/7 per a explotar l'ús de vehicles grans i respecta la comoditat de recepció esperada pels comerços receptors
- L'actuació integral que es proposa com a resultat d'aquest estudi pot augmentar la viabilitat econòmica d'una microplataforma urbana davant les experiències citades com a referents existents. El grau d'innovació i els canvis de comportament associats són alts i l'esmentada integració pot comportar un dèficit operatiu en dependre de diversos departaments i responsables; una experiència pilot preliminar seria útil per validar fins a quin punt els conceptes plantejats són fàcilment realitzables a la pràctica

- El cas d'estudi presentat, positiu, recomana la realització d'una prova pilot al Poblenou (amb una durada no menor de sis mesos) amb un contracte de concessió a un operador/es del sector. Això ve avalat per:
  - Disposició municipal favorable davant l'esmentada prova
  - Existència de local a la zona
  - Existència de sistema de control d'accés
  - Podria facilitar la implantació de regulació d'aparcaments de superfície a l'àrea afectada.
- Amb una prova d'aquest tipus s'aconseguiria, entre altres coses:
  - Obtenir dades quantitatives precises (gestió de mercaderia, reducció de vehicles i/o disminució d'impactes ambientals, etc.)
  - Calibrar el rendiment de la consolidació de càrrega mitjançant l'ús de camions elèctrics
  - Validar els nous serveis (especialment la recepció nocturna)
  - Provar sistemes tecnològics de traçabilitat de moviments de vehicles i mercaderia: del fabricant als transportistes i, finalment, al receptor
  - Validar l'encaix institucional del sistema i els seus principals participants (ajuntament, gestor de plataforma, transportistes, comerços, etc.).