

Distribuciones sostenibles, la decisión sobre el tipo de vehículos. Parte A

Pedro Gutiérrez, gerente de la Distribuciones Sostenibles, ubicada en una capital del centro de España está planificando la renovación de la flota de vehículos de su distribuidora.

En los próximos tres años, tiene previsto acometer gradualmente la renovación de toda su flota de vehículos. Son varios los motivos que le llevan a ello: antigüedad de parte de los vehículos, vehículos en renting cuyos contratos terminan, etc.

Si esta situación se le hubiera planteado 10 años antes, tiene claro que no necesitaría realizar ningún ejercicio de planificación, habría comprado vehículos nuevos de los modelos de camión que actualmente tiene y no se habría complicado más... sin embargo, hay cosas que han cambiado que le llevan a plantearse ahora el proceso de renovación de flota de una forma diferente:

- Observa que las demandas de los clientes de parte de su zona han evolucionado, teniendo actualmente muchos más casos de clientes con doble servicio semanal, por diferentes motivos (locales que ya prácticamente no tienen espacio para almacén y no pueden almacenar todo lo que consumen en una semana, clientes que no se quieren cargar o que no tienen para pagar de un pedido grande y prefieren dos pedidos de menor cantidad, clientes que aprecian el servicio que supone más frecuencia de reparto, etc.) y esto está provocando que, para prácticamente para los mismos clientes y volumen similar, estén realizando muchas más entregas semanales que antes... lo que, por lógica, supone una entrega media de menor volumen.
- En las zonas más céntricas de la capital cada vez es más difícil circular y, sobre todo, aparcar por diferentes causas: falta de zonas de carga y descarga, reducción de aparcamientos, restricciones de acceso, aumento de las calles peatonales, etc.
- La dificultad que está teniendo para contratar chóferes con carné C para el reparto
- Y, a todo ello, se une la posibilidad de que, con el nuevo marco legislativo, el Ayuntamiento implante una zona de bajas emisiones en el centro, lo que podría dejar fuera de juego a sus vehículos u obligarle a cambiar anticipadamente su flota si los modelos que actualmente tiene no fueran aptos

Haciendo un análisis de las características de su territorio de distribución, concluye que tres tipos de zonas:

- A) Zona céntrica de la capital
 - Esa una zona con alta concentración de clientes con alto volumen y donde se da una mayor dificultad de acceso, circulación y aparcamiento. Aquí es muy habitual la casuística de los clientes con doble servicio por los diferentes motivos que se relacionaron antes. Está a unos 10-15 minutos de su nave
- B) Zonas no céntricas y de la periferia de la capital
 - Se corresponde con “los barrios” y las poblaciones dormitorio, estas tienen también buena concentración de clientes y volumen, pero apenas tiene la

dificultad de las zonas céntricas. La casuística del doble servicio es mucho menor, sólo en clientes de muy alto volumen.

- Estas zonas están entre a 5 -15 minutos de su nave, según la zona que sea.
- C) Zona de poblaciones alejadas, son poblaciones de tamaño pequeño (entre 1.000 y 15.000 habitantes)
 - Aquí la concentración de clientes es bastante inferior aunque el volumen medio de los clientes no es tan bajo
 - Aquí, salvo contadas excepciones, no hay clientes con doble servicio, y aunque antes no era habitual ir más de una vez a la semana a la misma población, ahora cada vez es más habitual tener que ir más de una vez a la misma población, aunque no sea una de las poblaciones de mayor tamaño
 - Estas zonas están alejadas de su nave
 - El punto más cercano de cada zona suele estar entre 20 y 30 minutos de la nave, según la zona
 - El punto más lejano está entre 30 y 45 minutos de la nave, según la zona

Actualmente, su reparto lo realiza todo con dos tipos de camiones pesados

- Para las zonas céntrica de la capital (A) y zonas no céntricas y de la periferia de la capital (B):
 - Camiones con una carga útil de 4.500 kg (MMA de 9.000 kg). Salvo muy contadas excepciones, en el reparto sólo va el chófer, sin ayudante.
- Para las zonas Zona de poblaciones alejadas:
 - Camiones con una carga útil de 7.500 kg. En el reparto va el chófer con ayudante.

Pedro Gutiérrez, asistió a unas formaciones sobre logística que organizaba el fabricante de cervezas con el que trabaja. En esas formaciones se trató el tema del reparto y se vieron casos de reparto urbano con furgones, ¡incluso con motocarros!. Según se veía en las formaciones, podían ser opciones viables y rentables... sin embargo, él no tiene nada claro eso, “¿cómo va a ser igual un furgón que con dos palés de retornable va pasado de peso que un camión donde caben 6 palés?”, le pareció que era más “postureo” que otra cosa; realmente agradece que cuenten con él para esas formaciones, pero piensa que a veces los que las organizan y las imparten están lejos de la realidad: parecen olvidarse de que el reparto, aparte de ser muy “verde”, tiene que ser rentable “primero hay que ser económico y luego ecológico”

Pedro Gutiérrez, tiene sobre la mesa las siguientes decisiones:

- ¿Por qué tipo de vehículo apostar? ¿Debe ser el mismo vehículo para todas las zonas o, como hasta ahora, debe ser un vehículo diferente para las zonas alejadas...o debe incluso diferenciar más tipos de vehículos?... en ese caso...¿qué tipo de vehículo para cada zona?
- ¿Debe adquirirlos? ¿debe usar la opción del renting?