

Rumbo al Marketplace de la Economía social y Solidaria

ENCUENTRO III: LOGÍSTICA

FECHA: 17 de noviembre de 2021 de 10 a 13h

ENCUENTROS TEMÁTICOS ON LINE

LOGÍSTICA

Rumbo al Market Place de la Economía Social y Solidaria

17

NOVIEMBRE

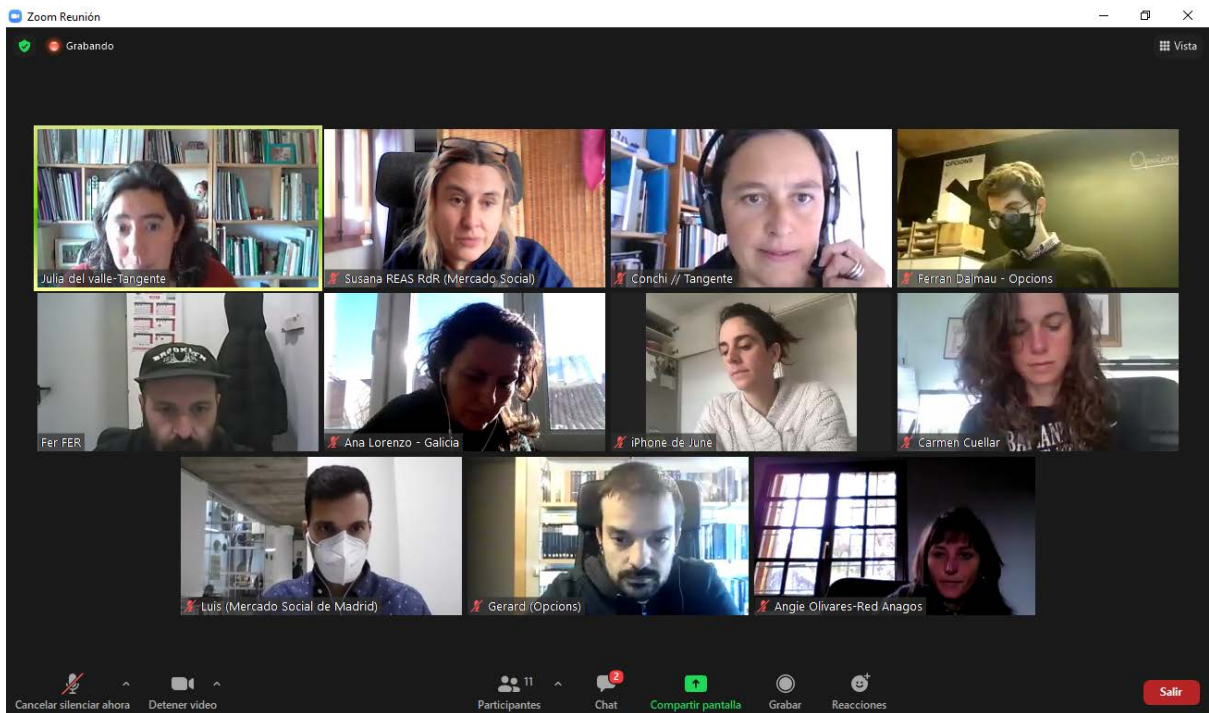
**10-11h Experiencias inspiradoras:
La Veloz y MadridKM0**

**11-12h Debate interno con nodos y agentes
clave del MES y REAS:**

ASISTENTES:

- Susana Ortega, REAS RdR
- Ana Lorenzo, REAS/Mercado Social Galiza. Ben mercado
- Gerard y FerranDalmau. Opcions
- Luis, Mercado Social Madrid
- June. REAS/Mercado Social Navarra
- Angie Olivares-Red Anagos. Mercado Social Canarias
- Fernando Orus. Mercado Social Aragón



0-PRESENTACIÓN

Recordatorio de los encuentros y el objetivo de los mismos y presentación de la agenda de este segundo encuentro acerca de Logística.

1-EXPERIENCIAS INSPIRADORAS

● Ecomensajería la Veloz. Fernando Llorente

El proyecto surge a finales de los 90 con personas vinculadas a los movimientos sociales.

Surgen para intentar cubrir el nicho de la mensajería urgente. Muchas de las cosas que antes hacían se han perdido por la digitalización de la justicia y otros ámbitos.

Hacen envíos en Aragón, a nivel nacional y también a nivel Europeo. Ahora tienen unos cuantos clientes de Nigeria y Senegal. Es como un Marketplace Africano muy rudimentario pero es un cliente importante actualmente.

Han diversificado mucho su actividad:

- Tienen una alianza con otra entidad y hacen recogida de ropa usada por toda la ciudad de Zaragoza.
- Hacen reparto de cestas de agricultores de La Zona
- Están colaborando con una empresa que trabaja con personas de diversidad funcional para replicar el modelo de Koiki en la ciudad de Zaragoza.

- Ayudan a la creación de otras mensajerías en bici como la pájara (Madrid) o *mensakas* (Barcelona). Han desempeñado un papel de “vender experiencia”, son muchos años y siguen vivas a pesar de las sucesivas crisis.

Tienen mucha fidelidad de clientes y han tenido que revisar mucho las tarifas y formarse para poder ofrecer un servicio competitivo. Hay clientes que se han ido a grandes operadores y luego han vuelto porque les dan un servicio personalizado.

También hacen envíos paletizados, por ejemplo para Frixen (refresco), tienen acuerdos con otras entidades.

Experiencia con Koiki. Nacen con financiación de telefónica. Con el aumento de la última milla querían humanizar un poco el trato a los clientes y las personas trabajadoras. Su idea es tener “*carter@s de barrio*”. Entregas cercanas, sostenibles, justas e inclusivas. Llamaron a las puertas de la veloz en un momento que se estaban reconfigurando internamente y no les pudieron hacer mucho caso. El reparto en última milla en La Zona centro de Zaragoza les estaba desbordando. Poco después Koiki se consolida en otros lugares del Estado. Les proponen coordinar una logística de última milla en algunos barrios de Zaragoza. Llevan 3 años. Hacen repartos para DHL, SEUR y Celeris. SEUR ha entrado con capital en Koiki. Las empresas de logística están empezando a dar pasos hacia la sostenibilidad (algunas se lo creen más que otras). Actualmente tienen 16 personas de Koiki y 3 vehículos eléctricos. Hacen reparto de cestas de verdura con furgos o andando. La veloz forma a las personas de Koiki y trabaja por optimizar las rutas.

Koiki está generando una red amplia en varias ciudades pero están arrastrando los paquetes entre ciudades con DHL y SEUR. Lo bueno es que se está generando empleo en un nicho de mercado de manera sostenible. A veces tienen problemas con los operadores porque la dimensión de los paquetes no es fácil para hacer andando (llevan una especie de carro como los de correos). Están entrando clientes nuevos todos los días porque la idea está gustando mucho.

Retos para la última milla:

- La **tecnología** va a ser un factor importante. enrutar, anticipar los mejores horarios de entrega basado en el big data. Cada Koiki hace una media de 30-40 paquetes diarios. Los de SEUR igual hacen 100-120 al día.
- La **descarbonización**: Cumplir los retos de la agenda 2030 y que las ciudades sean más amables para las personas que las habitan. Reducir vehículos en la ciudad. En una misma calle del centro puedes ver hasta 4 vehículos repartiendo en el mismo portal. Esto no es sostenible. Tiene que haber cambios en la legislación y mucha educación para las personas consumidoras (hay mucha compra compulsiva).
- La **logística inversa**: Las devoluciones no se están cobrando, ahora grandes operadores van a empezar a grabarla. Mucho plástico y km
- **Muchas ineficiencias logísticas**: Los operadores se estorban entre sí. Creemos que hay que apostar por las bicis en la ciudad. Cambiar todo el parque automovilístico a eléctrico es muy complejo actualmente (tiempos de recarga, ausencia de puntos de recarga)
- En los cascos históricos no tiene sentido hacer las rutas en furgoneta. Desde la Veloz están desarrollando un proyecto con la DG de Aragón para **crear greenhubs** en los cascos históricos. Las empresas alojan sus productos en los pequeños hubs y andarines o bici cargo hacen un reparto sostenible. El canal HORECA y farmacias tienen mucho

impacto en la ciudad. En las farmacias pasan hasta 4 o 5 veces por la misma farmacia. Esto se podría solucionar con los greenhubs

Ferrán: Le estamos dando vuelta en La Zona en como poder visibilizar el coste de la logística. Ahora cobramos por cada envío (si una persona pide dos productos de distintos proveedores se les cobran 2 envíos). ¿Le habéis dado vueltas a cómo concienciar a la gente de esto? Fer explica que las grandes operadoras agrupan pedidos y cobran el pedido completo. Se ha hecho mucho daño con los envíos gratis porque cualquier tarifa parece cara. Pero es un buen debate.

Susana: ¿Cómo mandáis a paquetes fuera de Zaragoza? ¿Nos podéis dar algún consejo sobre cómo poner en marcha este Marketplace a nivel logístico?

Esta bien que se organicen territorialmente para dar oportunidad a las redes locales y que pueda haber capilaridad. Se podría crear una red donde poder compartir experiencias y productos con el menor impacto ecológico. El problema que tenemos es que los arrastres conlleva muchos intermediarios y no son de la Economía social. Para poder capilarizar dependeríamos de muchas entidades cuya filosofía no mola. Es un poco lo que hace Koiki pero arrastra con entidades como DHL o SEUR.

Desde la veloz tienen un listado de empresas ciclogísticas sostenibles, algunas están empezando a trabajar con Koiki. Es muy complejo generar una red propia porque no tenemos volumen.

Los pedidos de la veloz nacionales suelen ir a Madrid y de ahí se irradian al resto del estado.

Carmen pregunta por las herramientas digitales que están usando ahora: Usan un programa (direct line) que llevan usando desde el principio para recibir pedidos y asignar mensajeros. Ahora les están haciendo una versión nueva donde va a tener trazabilidad para los pedidos y otras funcionalidades. En el tema de los *greenhubs* se está estudiando crear una plataforma logística potente. Quieren adaptar una herramienta que hay en Francia con apoyo del gobierno de Aragón. En otras ciudades como en Donosti donde a partir de las 20:00 no pueden circular vehículos hay entidades que hacen reparto para varios operadores en triciclo. Ellos consolidan, unen los productos de varios operadores a un mismo sitio y manejan diferentes software (llevan diferentes TDA). Con la herramienta que quieren crear van a poder consolidar no solo físicamente sino también digitalmente.

Ana Lorenzo: ¿Esas herramientas se conectan con los Marketplace para dar la tarifa de transporte al comprador? En principio el desarrollador web contempla esas cuestiones. Con su nueva versión del programa cree que si tienen plugins para conectar. La veloz no es un operador logístico tal cual, su idea es ser el último punto donde se optimizan todas las rutas.

● **Madridkm0. Centro logístico para productoras agroalimentarios agroecológicas de La Zona centro y local.** Carmen Cuellar, Socia fundadora de la cooperativa

Una experiencia muy distinta. Proyecto joven y que todavía tienen muchas cosas que definir

En nuestro caso la bicicleta no es posible porque necesitamos refrigeración y mucho volumen.

Surge en 2018 pero se venía gestando su necesidad desde hace años. El objetivo es coordinar entre distintos productores la logística en una ciudad tan compleja como Madrid. La logística siempre ha sido un cuello de botella para los proyectos agroecológicos.

Aprovechando el proyecto MARES se inicia un proceso de articulación y finalmente se crea una cooperativa de servicios y se alquila una nave. Se tuvieron muchos debates y fueron aprendiendo sobre la marcha.

Se empezó generando empleo a las propias socias y tras una mala experiencia se apostó por profesionalizar el servicio. Se han ido encontrando con la realidad, una cosa es lo que quieres y otra es la que finalmente se puede hacer.

Han probado diferentes modelos:

- Contratación de autónomos
- Contratación de personal propio y alquiler de vehículos

Tienen contratadas a 4 personas y la flota la tienen alquilada aunque están intentando comprar un vehículo.

No hay respuestas correctas con respecto a si se debe externalizar o internalizar transporte. En su caso la ventaja de internalizar ha sido no perder el control de la entrega, que nuestro producto sea cuidado. Por otro lado se cargan con unos costes laborales que hay que pagar si o si.

Ahora están intentando subir la carga para optimizar los costes. Los envíos gratis no existen pero quieren que sean costes asumibles para que sean accesibles.

Además están consolidando un nodo de carga en la sierra norte.

Madridkm0 da servicio a las colmenas que es un Marketplacemultivendor. Antes para llegar al punto de recogida iban 30 productores. Ahora se recibe todo el producto en Madridkm0 y se lleva unificado. Este servicio está siendo muy exitoso.

El papel que podría jugar Madridkm0 para un Marketplace podría ser de hub logístico donde recibir pedido y poder agrupar pedidos.

La solución pasa por ser cada vez más profesionales y tener más medios. Hay que estar atentos a las nuevas iniciativas. Aunque no lo queramos estamos compitiendo con SEUR y MRW y no podemos poner un precio mucho más caro. Tenemos que ofrecer calidad, contacto con los usuarios. Es importante ser creativas y usar nuestra potencia como red.

También tienen un proyecto de creación de su propia distribuidora para agregar la oferta y que el envío de pedidos sea más eficientes.

Están trabajando también en las articulaciones con otros territorios. Se están haciendo algunos arrastres con otros proyectos como castilla la mancha. Piensan que es más coherente usar a los

operadores convencionales mientras no tengamos un volumen suficiente para hacer estos arrastres.

No siempre lo más sostenible es que vaya el productor a ponerte el pedido en casa, no tienen tiempo.

Hay que consolidar las articulaciones territoriales y después pasar al plano nacional. Es mejor que las cosas se hagan a que se espere a que sean perfectas.

Ferrán: Interesante apostar por el pragmatismo de cara a los productores. ¿Qué tipo de distribuidora estáis pensando BTB o BTC? Se va a dirigir al público final pero sobre todo con el profesional. La va a gestionar Cyclos que ya tienen experiencia.

¿Qué uso de los datos estáis usando? Por ahora no existe recogida de datos. El relativo éxito que hemos tenido nos ha atropellado. Con la nueva herramienta que hemos creado si que está prevista la recogida de datos

¿Soluciones en cuanto a paquetería sostenible? Usamos las clásicas cajas de fruta. ¿Teneis lógica de economía circular? Cuando llegamos recogemos las del envío anterior. No se hace casi consumidor final. En La Zona se han inspirado en www.reusabol.com para el tema de los embalajes.

Ana: Tenemos la fantasía también de tener sirvientes, que te lo lleven todo hecho a casa. Sobre el uso de operadores logísticos convencionales tenemos idea de cuales son más sostenibles? La mayoría de estas empresas funcionan como agregadoras, no tiene casi flota propia, contratan a camioneros, que al final es lo que haríamos nosotras si lo tuviéramos que hacer.

2- MANOS A LA OBRA

June: esta sesión me ha parecido la más interesante. La parte en la que se ha reflexionado sobre la realidad me ha parecido fundamental. No hacer engaños, mejor camiones llenos de otros que medio vacíos de nuestros. Desde nuestro territorio lo veíamos muy lejano pero esta sesión nos ha aportado un poco más de luz. Quizás empezar por coordinarnos a nivel territorial para construir poco a poco a nivel nacional.

Ferran: Me gustaría compartir una iniciativa de coopdevs (ecosistema it) que busca apoyar la articulación y la optimización de procesos. Compartir recursos

Carmen: Es necesario y sería muy bonito que tuviéramos un paraguas tecnológico compatible y compartido.

Fer: La gente demanda sostenibilidad, pero que sea gratuito.

Carmen: Igual al explicar las cosas desde lo bonito y ocultando nuestras miserias estamos contribuyendo a un imaginario que no es real y que alimenta las incongruencias desde el consumo.

Angie: La logística en canarias es muy difícil, tanto dentro de las islas como entre ellas. Cuando os escuchaba me imaginaba un hub en las islas principales que sirvan como conexión con la península. Me ha servido mucho para verlo más posible.

Luis: Gracias por las exposiciones

MURAL COLABORATIVO:

DUDAS QUE TE SURGEN RESPECTO A TU TERRITORIO

- CAT: Articulación de las entidades de la ESS que se dedican a la logística
- Galiza: articulación rural - pluriurbano

IDEAS CLAVE QUE TE LLEVAS

- Hay que educar y empoderar al consumidor
- La intercooperación será clave
- packagins sostenible: cosa de creatividad
- Necesidad de explotar datos y aplicar Big Data Analysis y IA
- PRAGMATISMO
- Puntos fuertes: atención personalizada e impacto social
- Idearia mayo 2022: como es un encuentro de intercooperación uno de los ejes veo claro sea la logística
- "No aspiramos a ser una rareza, sino algo cotidiano y normal"
- Tecnologías interoperables
- Profesionalidad

COSAS PARA ESTAR ALERTA

Equilibrio precio - sostenibilidad económica

- No fomentar las fantasías consumistas
- Los límites de la realidad de la logística (en relación a sostenibilidad)
- Modelo de ciudad: presión política para ordenar la distribución

COSAS PARA REPLICAR

- Green Hubs
- Contacto con comunidad migrante
- Redes de cooperación para optimizar
- Nodos y puntos de carga