

SUSMILE Cápsula 2.2.3 Fuente 1

Respuestas

Tenga en cuenta que las respuestas que figuran a continuación se han simplificado para que los profesores puedan evaluar la calidad de las respuestas en función de su nivel de comprensión, la perspectiva adoptada en la lectura de los documentos y, eventualmente, la calidad de sus argumentos para compensar los elementos que faltan.

MEC nivel 4

1. ¿Qué documentos son obligatorios a bordo de los vehículos de distribución, para permitir las operaciones de una empresa de transporte en el entorno urbano?

A confirmar por país/región, si hay documentos específicos adicionales, pero en la fuente de información francesa:

- Una copia de la licencia de transporte nacional;
- Una copia del contrato de alquiler;
- Una copia de la carta de porte nacional o internacional.

2. ¿A qué tipo de retos se enfrentará el personal de reparto en bicicleta de carga en el entorno urbano?

- Distancia de entrega
- Proximidad de los centros de transbordo/ ubicación en la ciudad
- Diseños de tráfico y trazado
- Idoneidad de las carreteras
- Centros de carga/descarga y aparcamientos

3. ¿Qué indicador clave tienen como objetivo los principales actores de la distribución de última milla para reducir los costes operativos de la distribución?

- Porcentaje de éxito en la entrega en el primer intento

4. ¿Por qué es importante la organización de la última milla para los distribuidores?

- Porque es el paso más complejo y costoso de la cadena de suministro para hacer llegar un producto a los clientes finales.

MEC nivel 5

1. ¿Es obligatorio inscribir su empresa en el "Registro de Transportes" cuando opera con vehículos no motorizados para sus operaciones?

A confirmar por país/región, si hay documentos específicos adicionales, pero en la fuente de información francesa:

- No, y es posible incluir modos de transporte asistidos por electricidad

2. ¿Que factores determinarán la implantación de centros de transbordo en la ciudad?

- Aceptación por parte de la población (Número, forma y diseño de los centros)



- Acceso seguro a los ciclistas/conductores
 - Tasa de eficiencia de carga/descarga
3. ¿Cuál es el factor crítico que afecta al modelo de elasticidad logística para garantizar la flexibilidad y la capacidad de las empresas para realizar entregas cuando los volúmenes aumentan de forma significativa?
- Los operadores humanos siguen siendo esenciales en el proceso de ejecución, incluso con las nuevas tecnologías, ya que éstas aún no están lo suficientemente maduras para absorber todas las fluctuaciones,
 - Las tecnologías de cualquier tipo deben requerir un tiempo mínimo de formación y familiarización para maximizar la productividad cuando se contrata a un gran número de trabajadores temporales para compensar la actividad estacional.
4. ¿Qué distingue a los mejores "pure players" de la distribución de última milla de su competencia?
- Además de su visibilidad, la organización de un mercado dedicado y una gama de productos o servicios, el factor más determinante es la calidad del servicio y no sólo el precio.
5. ¿Cuáles son los cuatro efectos clave que hay que tener en cuenta a la hora de implantar un Centro de Consolidación Urbana?
- Procesos logísticos que deben reorganizarse, incluida la consideración de la nueva normativa.
 - Los costes logísticos no se reducen realmente a corto plazo.
 - Los costes y beneficios asignados a la UCC por la normativa pública influyen en la motivación de los actores de la cadena de suministro para cambiar a este centro de distribución
 - Evaluación del nivel de servicio, para garantizar que tenga un impacto positivo en los clientes finales

MEC nivel 6

1. ¿Por qué es importante la asociación logística para las empresas que operan en el entorno urbano, (no específicamente las bicicletas de carga)?
- Asumen un papel de representación, coordinación y planificación para los operadores privados, de forma neutral frente a la administración pública y otras partes interesadas. Pueden defender las prácticas de los profesionales sin intereses creados para garantizar que sean beneficiosas para todos.
2. ¿Por qué las prácticas de colaboración en la cadena de suministro ayudan a mejorar las operaciones en el entorno?
- Un modelo colaborativo invita a los diferentes actores de la distribución a compartir sus datos y a optimizar sus infraestructuras o equipos en el proceso de distribución (por ejemplo, tasa de carga máxima, optimización de las rondas de entrega, etc.). También permite identificar rápidamente las causas de un desabastecimiento, distribuir mejor las existencias, etc.



3. ¿Cómo pueden los operadores de CEP para la distribución minorista de última milla optimizar sus costes de explotación al limitar las operaciones de retorno?

Necesitan asegurarse de que sus entregas son puntuales, sin daños y garantizar los productos correctos, de ahí la inversión en tecnologías de trazabilidad o la formación de los operarios. También pueden utilizar las nuevas tecnologías para conocer mejor a sus clientes (es decir, el big data y la inteligencia artificial) con el fin de influir en el comportamiento de los consumidores o anticiparse a las tendencias de estos para preposicionar existencias o productos que mejoren los índices de satisfacción y limiten las tasas de devolución.

4. ¿Cuáles son los principales obstáculos para el establecimiento de Centros de Distribución Urbana?

Los márgenes que se obtienen de la aplicación, la coordinación con otros actores y una nueva organización de la distribución que hay que poner en marcha son dificultades importantes que deben superar los logistas y los transportistas. Además, el aspecto de la sostenibilidad requiere importantes inversiones para sustituir las flotas existentes, por lo que puede llevar tiempo y no ofrecer resultados inmediatos.