

## Actividad práctica nº 1

### Capítulo 1

#### Nivel MEC del estudiante: 5-6

**Autor:** MLC ITS Euskadi, miembro del Consorcio SUSMILE

#### Fuentes para el ejercicio práctico

- 1.1.1 Las partes interesadas de la logística urbana
- 1.2.2 Actores de la cadena de suministro
- 1.2.3 Autoridades públicas
- 1.2.4 Actores de la demanda
- 1.2.5 Organismos reguladores del medio ambiente
- 1.3.1 Diferentes tipos de productos y flujos
- 1.3.2 Servicios exprés, de mensajería y postales
- 1.3.3 Distribución en puntos de venta
- 1.3.4 Servicios de hostelería, restauración y catering
- 1.4.1 Un ecosistema específico para tratar
- 1.4.2 Compartir el espacio público
- 1.4.3 Medidas de infraestructura
- 1.4.4 Medidas reglamentarias
- 1.4.5 Objetivos y metas medioambientales
- 1.4.6 Normativa medioambiental en zonas urbanas

#### Objetivo de la actividad práctica:

El objetivo de esta práctica es que cada alumno, individualmente o en grupo, asuma el papel de un actor concreto, de forma que ante las diferentes realidades y casos que se plantearán, puedan pensar en las soluciones alternativas que podrían implementar y/o las acciones que podrían llevar a cabo, como colaborar con otros actores implicados en la distribución de última milla. El objetivo es reflexionar sobre el problema de la DUM desde diferentes puntos de vista.

#### Ejercicio 1: USTED ES ... UN SUPERMERCADO

##### Enfoque:

Usted es el gerente de un supermercado situado en el centro de la ciudad. Todos los días a las 11 de la noche llega un camión de 24 toneladas con las mercancías necesarias para abastecer el supermercado al día siguiente. A lo largo del día, desde la zona de carga y descarga situada frente al supermercado, distribuyes las entregas a domicilio con furgonetas diésel, sobre todo por las tardes, cuando los clientes están en casa.



**Realidad 1:** La zona en la que se encuentra el supermercado será clasificada como zona de bajas emisiones el año que viene. Reflexiona sobre el impacto de esta medida y piensa qué acciones emprenderías.

Preguntas orientativas:

- ¿Las zonas de bajas emisiones reciben un trato diferente para la movilidad de pasajeros y mercancías?
- ¿Cree que las restricciones de acceso, desde el punto de vista medioambiental, deberían ser las mismas durante todo el día?
- ¿Cree que es posible sustituir los vehículos que tiene por otros menos contaminantes? ¿Y cuál sería el impacto económico de ello?
- ¿Qué flujo de mercancías, B2B o B2C, cree que se verá más afectado por la nueva medida?
- ¿Con qué otro(s) actor(es) implicado(s) en la distribución de última milla cree que debería reunirse urgentemente?

**Realidad 2:** La zona frente al supermercado será peatonal. Esto significa que se mantendrá la zona de carga y descarga frente a la tienda, pero con un horario mucho más restringido, y eliminando por completo su uso por las tardes. ¿Qué opciones tiene para mantener su servicio de reparto a domicilio por las tardes? ¿O debería eliminarlo?

Preguntas orientativas:

- ¿Es factible sustituir la entrega a domicilio por un servicio de recogida en tienda? ¿Cree que le gustará al cliente?
- ¿Un tipo de cliente se adaptará mejor a la recogida en tienda que otro? Por ejemplo, ¿una persona mayor (que tiene dificultades con los pesos pesados), o una persona acostumbrada a ir al gimnasio?
- ¿Qué solución propone para hacer la compra por las tardes?
- ¿Consideraría la posibilidad de tener un modelo para el reparto a domicilio por la mañana y otro por la tarde, o tendría un único modelo que pudiera utilizarse tanto para el reparto por la mañana como por la tarde?
- ¿Con qué otro(s) actor(es) implicado(s) en la distribución de última milla cree que debería reunirse?
- ¿Tendría la nueva solución las mismas ventajas que las actuales, o presenta algún inconveniente? ¿Cuál o cuáles son?



## Ejercicio 2: USTED ES ... UN AYUNTAMIENTO

### Enfoque:

Usted es el responsable técnico del Departamento de Movilidad de su municipio o ciudad. La semana que viene tienes una reunión con el alcalde para proponerle ideas para mejorar el funcionamiento de las zonas de carga y descarga del municipio. La mayoría de las veces están ocupadas por vehículos privados, o bien por furgonetas que permanecen más tiempo del permitido por la ordenanza municipal (normalmente se permiten 20 y 30 minutos). Por ejemplo, los distribuidores de bebidas utilizan la misma zona de carga y descarga durante más de 1 hora, pero el hecho es que están repartiendo, y no sólo quedándose, como podría ocurrir con oficios, como electricistas, fontaneros.... ¿Qué propuestas llevará a la reunión?

Preguntas guiadas:

- ¿Cuál es el mayor problema de la ocupación prolongada de las zonas de carga y descarga?
- ¿Cree que la imposición de sanciones reduciría la situación actual?
- ¿Aumentar el número de zonas de carga y descarga ayudaría a descongestionar las zonas actuales?
- Para evitar el uso de las zonas de carga y descarga por los coches particulares, ¿la propia señal de tráfico podría ser una herramienta útil? ¿Qué opina usted al respecto?
- Si la señal de tráfico, además de la hora, especificara también el tipo de vehículo que puede utilizar la zona, ¿cree que sería más fácil definir a los usuarios?
- ¿Cree que las zonas de carga y descarga deberían aplicar una norma única para todos los tipos de reparto? Es decir, para todos los repartos, ya sea un paquete o un camión completo repartiendo bebidas, ¿el tiempo permitido debe ser el mismo? ¿O la norma debería ser personalizada?
- ¿Ayudaría el uso de alguna tecnología a resolver el problema?
- ¿Con qué otro(s) actor(es) implicado(s) en la distribución de última milla cree que debería reunirse urgentemente?

