

Actividad práctica nº 1 - RESPUESTAS

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

Respuestas

No existe una respuesta única y válida para los ejercicios, y realidades que se plantean en cada uno de ellos. Lo importante es que el alumno reflexione y aporte diferentes puntos de vista a la discusión y sea consciente de las ventajas e inconvenientes que puede generar cada una de las propuestas.

En cualquier caso, se proponen algunos comentarios para ayudar a la reflexión.

Ejercicio 1: USTED ES ... UN SUPERMERCADO

Realidad 1:

Preguntas orientativas:

- ¿Se tratan de forma diferente las zonas de bajas emisiones para la movilidad de pasajeros y de mercancías? Normalmente, las restricciones son mayores para las personas que para las mercancías, ya que las alternativas de movilidad para las mercancías son menores.
- ¿Cree que las restricciones de acceso, desde el punto de vista medioambiental, deberían ser las mismas durante todo el día? Depende de cada ciudad, pero en el caso de las mercancías puede haber diferencias entre el tráfico diurno y el nocturno, o incluso a lo largo del día, según la franja horaria.



- ¿Cree que es posible sustituir los vehículos que tiene por otros menos contaminantes? ¿Y cuál sería el impacto económico de ello? Como se ve en la Unidad 1 del Capítulo 1, incluso hoy en día, la oferta de vehículos limpios para mercancías es limitada y normalmente suponen un sobre coste importante.
- ¿Qué flujo de mercancías, B2B o B2C, cree que se verá más afectado por la nueva medida? Dado que el flujo B2B tiene lugar por la noche, seguramente la categorización de la zona tendrá menos impacto sobre él. Sin embargo, como el flujo B2C tiene lugar a lo largo del día y seguramente el pico de trabajo coincide con la hora punta de tráfico, será este flujo el que tendrá mayor impacto.
- ¿Con qué otro(s) actor(es) implicado(s) en la distribución de última milla cree que debería reunirse urgentemente? Sería interesante ver la posibilidad de colaborar con un operador logístico especializado en reparto sostenible de última milla. También sería buena idea mantener una reunión con el Ayuntamiento para conocer mejor sus objetivos.

Realidad 2:

Preguntas orientativas:

- ¿Es factible sustituir la entrega a domicilio por un servicio de recogida en tienda? ¿Cree que al cliente le gustará? Con el aumento de las compras por Internet, lo que realmente desea el cliente es que le entreguen la compra en su domicilio, y sobre todo cuando la compra puede ser voluminosa y/o pesada.
- ¿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? Se supone que la respuesta es Sí.
- ¿Qué solución puede proponer para repartir las compras por las tardes? Utilizar medios, es decir, vehículos que puedan circular por zonas peatonales, como triciclos, por ejemplo.
- ¿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? Puede haber diferentes opciones, ya que no hay una única respuesta correcta.
- ¿Con qué otro(s) actor(es) implicado(s) en la distribución de última milla cree que debería reunirse? Sería interesante ver la posibilidad de colaborar con un operador logístico especializado en la entrega sostenible de última milla.
- ¿Tendría la nueva solución las mismas ventajas que las actuales, o presenta algún inconveniente? ¿Cuáles son o son? Si se decide internamente sustituir los vehículos actuales por otros más sostenibles, la ventaja sería que se podría seguir atendiendo al cliente, pero seguramente con un coste de explotación mayor. Si se decide colaborar con un operador especializado, significa que el servicio se subcontrata a un tercero y, en esos casos, debe haber una transferencia de información entre el supermercado y el operador.



Ejercicio 2: USTED ES ... UN AYUNTAMIENTO

Preguntas guiadas:

- ¿Cuál es el mayor problema de la ocupación prolongada de las zonas de carga y descarga? *Que en muchos casos están ocupadas por vehículos particulares y por empresas de oficios (fontaneros...), lo que dificulta su utilización por distribuidores y transportistas, además de limitar su rotación.*
- ¿Cree que imponer sanciones reduciría la situación actual? *Un cierto control siempre ayuda, pero para ello las normas también deben ser claras y no deben perjudicar a los buenos usuarios.*
- ¿Aumentar el número de zonas de carga y descarga ayudaría a descongestionar las actuales? *La solución no es siempre tener más zonas de carga y descarga, sino que éstas funcionen correctamente. Además, en la ciudad hay espacios limitados en los que todas las partes (transportistas, distribuidores, residentes, bicicletas, autobuses...) quieren tener más espacio, cuando en realidad el espacio es limitado. Por eso, en algunas ciudades están habilitando carriles que tienen varios usos a lo largo del día: carriles multiusos.*
- Para evitar el uso de las zonas de carga y descarga por parte de los coches particulares, ¿la propia señal de tráfico podría ser una herramienta útil? ¿Qué opina al respecto? *Sí. Vea un ejemplo en la respuesta a la siguiente pregunta.*
- Si la señal de tráfico, además de la hora, especifica también el tipo de vehículo que puede utilizar la zona, ¿cree que sería más fácil definir a los usuarios? *Por ejemplo, si las señales sólo permiten el uso de las zonas a los vehículos mixtos (los que pueden transportar mercancías y personas) o a los vehículos de mercancías. Sería interesante que echaras un vistazo a las señales de tu pueblo o ciudad para ver si tienes alguna sugerencia de mejora.*
- ¿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 debe ser personalizada? *Las necesidades de carga y descarga son diferentes según la mercancía que se vaya a entregar. Por lo tanto, en una ciudad inteligente, la mejor solución sería tener en cuenta las diferentes necesidades que existen en la distribución de última milla, en lugar de aplicar una norma única para todos.*
- ¿Ayudaría el uso de alguna tecnología a resolver el problema? La tecnología puede ayudar, pero no es la única solución. ... *Además de la tecnología, hay otras características que deben tenerse en cuenta a la hora de definir una movilidad de mercancías más eficiente a lo largo de la ciudad, como la vigilancia, la normativa, las características de cada zona de la ciudad, etc.*
- ¿Con qué otro(s) actor(es) implicado(s) en la distribución de última milla cree que debería reunirse urgentemente? *Es bueno que el Ayuntamiento se reúna periódicamente con los*

distribuidores y operadores de la zona para conocer sus problemas y poder encontrar juntos posibles soluciones para una distribución de última milla más sostenible.

