



INFORME DE LA SESSIÓ DE PARTICIPACIÓ DEL PLA DE MOBILITAT URBANA DE BARCELONA 2025-2030 – MERCADERIES I SERVEIS

Sessió de 11 d'abril de 2024 - Horari: 17h – 19h

Lloc: Convent de Sant Agustí – Sala Calidoscopi

> Accés al document presentat a la sessió: [Presentació del PMU](#)

> Accés a la web del procés participatiu: [Informació de la sessió participativa al Decidim](#)



Sumari

Llistat de participants – Assistència a la sessió	2
Ordre del Dia	4
Desenvolupament de la sessió	4
Principals reflexions, aportacions i propostes recollides en els grups de treball	5
Eix 1: Mobilitat en superfície segur, eficient i sostenible - Línia 1: Garantir la distribució de les mercaderies amb una gestió eficient de l'espai públic	5
Eix 2: Un sistema de transport públic que capti més viatgers - Línia 2: Explorar l'ús del transport públic per a la DUM	9
Eix 3: Reducció de la dependència de mobilitat del vehicle privat i mitigació de les externalitats - Línia 3: Optimitzar els desplaçaments i reduir les externalitats negatives	10
Annexos	12
Recull d'aportacions en les fitxes individuals de participants que complementen o donen altres informacions relacionades amb els temes tractats en els debats	12
Preguntes i consideracions que permeten clarificar la presentació inicial	13



Llistat de participants – Assistència a la sessió

Han participat un total de **66 persones (42 homes -64%- i 14 dones -36%-)**. D'aquestes, 52 persones (33 homes i 19 dones) han estat participants d'entitats i empreses i 14 (9 homes i 5 dones) de l'Ajuntament de Barcelona.

Assistència d'entitats i empreses participants

ACC Sants Establiments Units
ADISCAT
AECC (Asociación Espanyola de Parcs y Centres Comercials)
AMB
ANGED
Aquí cooperativa
Asociación de Transportistas Agrupados Condal
Associació de Comerciants Coreixample
Associació Empresarial Instal·ladors de Barcelona
Associació General d'Autònoms PIMES transportistes de Catalunya
ATM Barcelona
AUMP - Associació d'Usuaris per a la Mobilitat Personal
AVV Dreta Eixample
Barcelona Oberta
Catalunya Camina
CEDAC
Cluster Catalonia Logistics
COACB
Col·legi d'Enginyers Industrials de Catalunya - President de la Comissió de Logística
Consell de Gremis
DDI BARCELONA (DISTRIDAM, S.L.)
Discer S.L.
Districte de Sants
Economia, Logística i Territori
Eix Comercial de Sant Andreu
Eix Fabra Virrei
Eix Maragall
Eix Montserrat
Electronic Trafic
FECAVEM-Gremi del Motor
Fundació Mobilitat Sostenible i Segura & Escuela de Movilidad Sostenible
Gremi de constructors d'obres de Barcelona i Comarques
Gremi de matalassers de Barcelona
Gremi de reformes d'interiors de Catalunya
Gremi del comerç de Mobles de Barcelona
Institut Metròpoli
Mensakas SCCL
NACEX (2)



P(A)T - Vocal i Vicepresident (2)
RACC Mobility Club
Som Ecològica SCCL
Transcalit Federació catalana de transportes
UGT
UGT FeSMC
Unió de botiguers Cor d'Horta
Unió d'Euxis Comercials turístics - Barcelona Oberta
UNO Organización
UPC - BIT - Catedràtic de Transport
Wenea

Assistència de l'Ajuntament de Barcelona

- Eugeni Rico, tècnic del Departament d'Estratègia de la Mobilitat
- Ariadna Sancho, tècnica del Departament d'Estratègia de la Mobilitat
- Joana Llinàs, Departament d'Infraestructures de Transport i Mobilitat de Barcelona Regional
- Cristina Jiménez, Departament d'Infraestructures de Transport i Mobilitat de Barcelona Regional
- Lúdia Padrós, Departament d'Infraestructures de Transport i Mobilitat de Barcelona Regional
- Joan Ramon Muset, Districte del Eixample
- Manel Devesa, Districte del Eixample
- Gerard Lillo, cap del Departament de Participació
- Francesc Roma, tècnic del Departament de Participació
- Miquel Rusalleda, tècnic del Departament de Participació
- Dani Duocastella, tècnic de suport Departament de Participació
- Sofia González, tècnica de suport Departament de Participació
- Isabel Escorihuela, tècnica de suport Departament de Participació
- Asier Rodríguez, tècnic de suport Departament de Participació



Ordre del Dia

- Benvinguda i explicació del procés participatiu i del funcionament de la sessió
- Exposició tècnica dels objectius, continguts i nou enfocament a tractar en el nou PMU
- Ronda d'aclariments i preguntes i consideracions que permetin clarificar el plantejament inicial, així com observacions i propostes de millora
- Debat i deliberació sobre objectius i actuacions del PMU vinculat a DUM

Desenvolupament de la sessió

El dijous 11 d'abril es celebra la sessió de mercaderies i serveis, en la qual es dona inici a les 17.05 amb l'explicació breu del procés participatiu a càrrec de Francesc Roma, tècnic del Departament de Participació d'Urbanisme, Transició Ecològica i Serveis Urbans i Habitatge, a on emmarca els objectius, les fases i calendari del procés. Seguidament, Eugeni Rico, tècnic del Departament d'Estratègia de la Mobilitat fa la presentació tècnica del nou enfocament a tractar en el nou PMU amb els corresponents eixos, objectius, continguts, centrant la part final a la presentació de dades específiques vinculades a mercaderies i serveis i els eixos, línies i objectius orientatius que han de guiar el PMU els propers anys. Finalment, en aquesta primera part explicativa, novament el tècnic de participació explica la dinàmica del debat i es distribueix en tres grups per facilitar que tothom pugui expressar-se i debatre sobre els temes a tractar.

A les 17.40h s'inicia el treball en grups, en els quals es configuren amb participants, equip dinamitzador (2 persones) i equip tècnic de suport per a resoldre dubtes i aclariments tècnics del PMU. Es fa un repàs dels objectius es dona la paraula a les persones participants per tal que puguin compartir i debatre les propostes relacionades amb els diferents eixos. Aquestes aportacions i propostes estan indicades a l'apartat següent.

A les 19h es dona per concloua la sessió de debat en el marc de cada grup de treball i s'emplaça a la gent a que puguin participar en altres sessions, així com seguir el procés i les propostes a través del portal Decidim.Barcelona.



Principals reflexions, aportacions i propostes recollides en els grups de treball

Es conformen 3 grups de treball i a continuació es detallen les principals propostes i aportacions agregades i categoritzades per eixos:

Eix 1: Mobilitat en superfície segur, eficient i sostenible - Línia 1: Garantir la distribució de les mercaderies amb una gestió eficient de l'espai públic

- **Promoure i gestionar millor l'ús de l'aplicació SPRO**
 - **Fomentar la promoció i reducció de taxes d'impostos o descomptes.** Es comenta que no hi ha una gran implantació del SPRO, i que caldria potenciar ús de la targeta, a través de fer descomptes a qualsevol dels impostos a vehicles industrials, per incentivar a nivell comercial (reduir taxes de vehicles comercials). Una persona no sabia què era la SPRO, s'ha de donar més informació i difondre aquesta utilitat. En relació aquesta qüestió es comenta que a vegades l'App. Es recull el cas particular que algun comerciant ha tingut alguna multa perquè el sistema no funcionava i no es pot estar tota l'estona esperant a que funcioni. Cal poder solucionar incidències SPRO amb rapidesa i tenir en compte aquest problema que no generi multes.
 - **Condicionar el temps de reserva al nombre d'establiments a servir** (30 minuts d'utilització de les zones de càrrega i descàrrega és massa poc). Que no es quedi només a la primera corona. Per tat, s'indica poder reservar una zona durant un temps.
 - **Millorar el control de d'ús del SPRO.**
 - **Vincular el temps d'estada al tipus de vehicle** (per exemple, en casa de vehicles elèctrics, 1 hora en comptes de 30 minuts).
- **Promoure la DUM nocturna**
 - S'assenyala que caldria **potenciar la distribució de mercaderies de forma nocturna** i resoldre les dificultats existents. Es comenta que hi ha problemes de petició i gestió de llicència, sent un bloqueig administratiu, ja que tarda un any. Caldria buscar mecanismes més flexibles per autoritzar la logística nocturna.
 - **Afavorir la logística nocturna que serveix per a gran volum** (supermercats, etc.): productes alimentaris, etc. i llavors fer la paqueteria (micro-logística) a través de la ciclogística diürna per a paquets més petits.
 - En un altre grup s'indica que per fer viable el repartiment nocturn de mercaderies caldria que **les zones de càrrega i descàrrega no estiguessin ocupades a la nit**. Ara l'ús de carretons està limitat pel soroll, caldria fer servir equips més silenciosos (ex. cobertes de goma a les rodes). Hi ha desconeixement en relació a les possibilitats de la distribució nocturna, cal informar als establiments de les opcions que tenen per potenciar-la. Serviria per potenciar l'ús del transport públic en hores vall.
 - Facilitar que es **puguin fer repartiments horari nocturn** per tal de poder utilitzar la zona de càrrega per les bicis per que el repartidor pugui anar davant del local. Des de l'ajuntament s'indica que estudiar horaris de càrrega i descàrrega és objectiu de l'administració que s'està mirant de revisar-ho (de 8h a 20h). Des de l'Ajuntament exposen que així només es poden solucionar alguns casos però no tots.
 - **Habilitar espais a la ciutat que recullin la paqueteria (nocturna)** pel repartiment durant el dia. Reunir grans volums de paqueteria a un lloc determinat (hubs). Per exemple, a



Sant Andreu van fer una prova pilot de portar les mercaderies a un punt (un magatzem) i després es repartia amb l'empresa Trèvol.

- **Fomentar la ciclogística (bicicletes i patinets) com a model de gestió eficient per al repartiment dins del espai públic**
 - Avançar cap a una **gestió eficient del espai públic**, ja que costa visibilitzar com fer més eficient l'actual sistema basat en vehicles (furgonetes, etc.). Cal disposar de més espai públic per a la gent i menys per a les furgonetes.
 - **Potenciar la ciclogística com a sistema de repartiment de mercaderies**: el 50% de les mercaderies es podrien repartir amb vehicles de càrrega. Aquesta proposta té bastant suport per part dels participants de diferents sectors: es remarca que els cicles de càrrega poden transportar fins a 200 kg de càrrega, tot i que hi ha alguns tipus de mercaderies que quedarien exclosos.
 - Promoure **hubs publico-cooperatius per desplegar estratègies que permetin reduir la quantitat de viatges de mercaderies diaris a Barcelona**, aquest viatges de mercaderies s'haurien de reduir a través d'estratègies coordinades o cooperatives de ciclogística. En aquest sentit, es destaca que és important que hi hagi aquests hubs per tal de valorar estratègies per tenir menys furgonetes a la ciutat, ja que és important tenir aquests debats a la mateixa vegada, perquè si flexibilitzem però no reduïm, el problema serà més gran. Potser tenim un problema per la CiD però hem de pensar en canviar el model de DUM (menys furgonetes).
 - **Incentivar el patinet i la bicicleta de càrrega**, que no substituiran les tasques grans, però si una gran part de la logística de paqueteria. El problema amb els patinets no estan permets per la legislació, s'hauria d'ampliar les alternatives (o sigui, els patinets), canviar la llei que restringeix l'ús de patinets.
 - **Explorar la compatibilitat d'usos del patinet en transport públic**. Ara mateix no es pot usar els patinets per distribuir paquets. Per exemple en el metro es prohibeix l'ús del patinet.
- **Promoure els carrils multiús i espais flexibles** (*alguns punts estan vinculats al Eix 3 per optimitzar desplaçament i equilibrar oferta i demanda*).
 - **Digitalitzar els usos dels carrils**. Es proposa canviar sistemes físics de pintar els carrers per canviar la utilitat dels espais i carrers i fer-lo amb sistemes digitals. Aquest fet facilitaria la gestió dels espais i carrils en moments puntuals de molta afluència de mobilitat urbana.
 - **Carrils multiús amb senyalització cromàtica canviant**. Realitzar algun sistema de llums al carrer perquè els carrils puguin canviar de color segons l'ús que tinguin durant el dia les zones (carril bus, pàrquing, carril per cotxes, etc.). Així s'estalvia canviar físicament els espais (pintant i repintant, etc.).
 - **Fomentar els carrils multiús, sobretot aprofitar els carrils busos que queden lliures a partir d'un hora de la tarda**, que es podrien fer servir com espais-carrils multiús. Tenir un marge temporal per fer les descàrregues abans de convertir-se en pàrquings (endarrerir l'horari d'aparcament).
 - **Habilitar les illes verdes zones com a punts multiús, que afavoreixin de forma puntual la càrrega i descàrrega en algun moment del dia**, perquè el repartiment de mercaderies des que deixes el camió fins a que arribes al domicili pot haver un espai molt llarg. El gran volum és un problema, crees problemes de trànsit, i llavors flexibilitzar zones a les illes verdes per el DUM de gran volum.
 - **Augmentar l'horari d'accés a zones pacificades**: es menciona el cas de les escoles, a on es podria ampliar l'horari d'accés dels transports de mercaderies.



- **Estudiar la demanda:** el transport de mercaderies està totalment condicionat per la demanda. Cal analitzar la demanda per poder millorar l'eficiència del servei.
 - **Ampliació de l'horari de les DUM.** Es destaca que el comerç necessita treballar més enllà de les 16h de la tarda. En aquest sentit, es s'assenyala que hi ha comerços com farmàcies i empreses missatgeries que necessiten el Servei (Es posa d'exemple que ja no hi ha cantonades al carrer Consell de Cent, per tant hi ha menys zones de càrrega i descàrrega i proposa posar-les als carrers adjacents com Bailen i Bruc).
 - **Distribuir millor l'espai.** L'Ajuntament respon que s'està intentant guanyar espai, per que el que es dona de càrrega i descàrrega es treu a residents, etc. amb la distribució nocturna i afavorir bicicletes.
 - **Ampliar horaris eix verd per afavorir el repartiment.** Es comenta que ara és fins a les 16h i necessiten que s'ampliï també per la tarda, que es pogués tornar a obrir a partir de les 18h o que ens carrers adjacents a l'eix s'habilitessin zones de càrrega i descàrrega.
 - **Trobar equilibri entre conciliació, necessitat urbana.** Les persones també són importants i han d'estar al centre, més el tema del gènere perquè de nit el treball és sobretot masculí.
 - **Problemàtica específica del carrer Consell de cent que està molt desordenat, els eixos verds han de tenir més senyalització,** si no n'hi ha és un perill anar amb patinet o en bici per que no hi ha zones específiques de càrrega i descàrrega marcades al terra. Des de l'Ajuntament ens indiquen que marcar les zones genera zones de primera i zones de segona, s'estan plantejant marcar-les com a sant Andreu (zones mínimament marcades), per que marcar convida a la indisciplina, és un debat marcar o no que s'està fent dins l'Ajuntament per que té avantatges però també desavantatges. Una de les avantatges és la homogeneïtat de l'espai que obliga a no pujar la velocitat (és un efecte buscat), s'està donant un temps per que el sistema trobi el seu equilibri del carrer.
 - **Fomentar l'estacionament regulat.** Buscar un punt per aparcar vehicles de mobilitat personal, fer campanyes per que els ciutadans tinguem punts de recollida establert en lloc d'anar a les cases. Des de l'Ajuntament indica que aquesta campanya s'està treballant. Actualment hi ha un Pilot a l'Eixample a on l'ús mixt no pot funcionar en zona verda, només blava i no està funcionant, tampoc no va funcionar la prova del carrer Paris. Hi ha un altra pilot de motoristes en càrrega i descàrrega de nit però hi ha el problema de la senyalització.
 - **Fomentar places d'estacionament flexibles adaptades les necessitats de distribució.** Cal potenciar l'ús d'aparcaments subterranis com a hubs de distribució de mercaderies. Ja es fa servir per al B2C, cal potenciar-ho per al B2B. Podria evitar entregues fallides, reduir la circulació per falta de places d'aparcament, etc.
- **Potenciar l'electrificació de les zones DUM**
 - **Implementar més punts de recarrega elèctrica ultra-ràpids.** Es planteja posar més places a xamfrans. Ara mateix l'oferta és bastant àmplia a pàrquings, però has d'estar 8 hores per a recarregar i això surt molt car. Calen punts de recarrega ultra-ràpida (100-150kw), que en 10 minuts puguis fer càrrega per una autonomia de 200 km.
 - Potenciar l'ús del vehicle elèctric promovent **més punts d'electrificació dels DUM,** i alhora establir una taxa per aquells vehicles de combustió que si haurien de pagar un impost per aparcament per CID i els vehicles elèctrics DUM no haurien de pagar. Cal **optimitzar les àrees DUM i evitar també situacions d'indisciplina** i mal ús de reserves espais de l'SPRO i alhora **promoure la càrrega elèctrica on no paguis i a la vegada, recarreguis el teu vehicle elèctric DUM, i si es de combustió, si paga.** Són timings de 10-15 minuts que pot servir per carregues ultra-ràpides i així incentivar aquest pas cap al vehicle elèctric. En algunes ciutats a França, l'àrea de CID elèctrica està senyalitzada



amb una llumeta verda i vermella, i garanteix que tinguis un espai per a descarregar (mentre carregues la bateria).

- **Promoure les zones de Càrrega i Descàrrega (CiD)**
 - Dotar **més espai per a la càrrega i descarrega**, i si cal s'elimina algun aparcament en benefici del CiD.
 - Las **zones de càrrega i descàrrega (CiD) han de ser permanents** i només per aquest ús, perquè si no la indisciplina és un problema (vehicles de persones amb mobilitat reduïda, altres serveis que no són DUM-DUS, etc.)
 - **Cal més zones de carrega i descarrega permanents a Sant Andreu**, i només per això, sinó també per a altres serveis.
 - **Ampliar el nombre de zones de càrrega i descàrrega i limitar l'entrada i horaris de grans camions.** Es demana que l'Administració tingui en compte que la ciutat es dinàmica, i en aquest sentit s'està reduint l'espai de mobilitat (Eixample), a on hi ha menys espai, i els camions de l'Ajuntament són cada vegada més grans; els espais de càrrega i descàrrega son insuficients, etc. Es planteja que s'hauria de limitar que entrin grans camions a la ciutat a qualsevol hora perquè bloquegen bicis i generen altres problemes i també limitar els horaris.
 - **Ampliar horaris i zones de CiD.** Es recull alguns casos que en l'horari plantejat no es troba lloc (per exemple l'horari de 8h a 10h i és un molt mal horari, és molt poc temps per muntar mobles). A l'Eixample s'han perdut molts aparcaments, abans amb l'horari d'abans es podia estar tot el dia.
- **Reduir l'indisciplina a les àrees DUM**
 - **Existència de contenidors a les zones DUM.** No es pot posar un mobiliari públic a una zona DUM. Si habilites espais per fer servir pel DUM però després poses contenidors, o el tema de Consell de cent que no hi ha zones específiques DUM. L'administració s'ho ha de mirar.
 - **Ocupació dels espais CiD per cotxes de persones amb mobilitat reduïda que ocupen les zones comercials.** Es comenta que hi ha un gran problema amb l'horari comercial, moltes vegades les poques zones de descarregues estan ocupades per cotxes de persones amb mobilitat reduïda que ocupen les zones comercials durant massa temps.
 - **Aplicar una taxa SPRO per no ús de la reserva d'espai.** Es detecta que hi ha indisciplina de persones que fan reserva d'espai a l'SPRO i després no la fan servir.
 - **Posar agents cívics no sancionadors per fer pedagogia en l'ús dels espais** o bé repetir la campanya anterior (que ja es va fer per que no va ser suficient). La implementació de l'eix verd és caòtica, i cal de fer molta pedagogia per a que tothom sàpiga el que s'ha de fer, anar més enllà de les senyals.
- **Altres propostes:**
 - Flexibilitzar els horaris pels DUS.
 - Posar una impost, taxa o similar a la venda digital (Amazon, etc).
 - Habilitar una manera per demostrar que és transportista i no es troba on aparcar, per poder registrar-te per aparcar en zona blava amb un preu més econòmic.
 - Clarificar millor el concepte de mercaderies, ja que cal fer distincions entre diferents tipus de mercaderies per volum, quantitat, etc. Cal tenir-ho en compte per la logística, ja que no és el mateix que un gran volum, que la micro-logística, etc. Tenir en compte la dimensió del paquet, pes i freqüència de DUM: hi ha botigues petites que necessiten poc repartiment.



Eix 2: Un sistema de transport públic que capti més viatgers - Línia 2: Explorar l'ús del transport públic per a la DUM

- **Promoure l'ús del transport públic com a mitjà de transport de mercaderies entre nuclis urbans a través del desenvolupament de nodes de connexió intermodals.** S'assenyala adaptar la infraestructura (caldrà, entre d'altres, espai d'emmagatzematge al punt d'interconnexió) per que permeti el transport de mercaderies, prioritzar l'operació en hores vall i promoure'n la versatilitat (que permeti el transport de passatgers i mercaderies).
- **Usar la infraestructura del metro a les nits per al repartiment de mercaderies a la ciutat**
En relació aquesta propostes, es comenta que en algunes ciutats del món es parla d'utilitzar les infraestructures viàries del metro per a entrar mercaderies a la nit. Es podria fer servir la xarxa de metro on hi ha espais que estan infrautilitzats. Distribució en metro i punts de recollida a les estacions. En aquest sentit, s'apunta que caldrà tenir en compte que quasi totes les estacions haurien de estar habilitades amb muntacàrregues, etc. Amb aquestes millores també s'aconseguiria fer servir el metro per molta més gent. Seria necessari tenir estacions on poder entrar vehicles de carrega pesada La L9 connecta Mercabarna amb la ciutat i la resta de xarxa de metro, per tant, és un potencial a tenir en compte. Habilitar trens al metro per la nit per mercaderies (habilitar vagons específics pel transport de mercaderies). S'assenyala també que els trens en general ja fan aquesta funció de mercaderia a la nit, el metro seria una idea genial. Crear hubs logístics lligats a aquesta xarxa del metro. Per altra banda, es recullen altres comentaris i observacions que mostren els dubtes: Amb el metro (Sant Andreu) hi ha respiradors que fan molt soroll i que fan tremolar les cases. A la nit no seria viable. Finalment, a nivell tècnic per part de l'Ajuntament de Barcelona, s'apunta que el tema del metro té diversos inconvenients: a la nit es fan manteniment de vies, manteniment i neteja de vagons, etc. Queden poques hores per fer-les servir. A més hi ha el problema d'accís (i no hi ha muntacàrregues) es necessitaria un protocol de seguretat d'accés de mercaderia a dins de les estacions, potser requereix una despesa que no surt econòmicament viable.



Eix 3: Reducció de la dependència de mobilitat del vehicle privat i mitigació de les externalitats - Línia 3: Optimitzar els desplaçaments i reduir les externalitats negatives

- **Millorar la qualitat, recollida, compartició i l'anàlisi de les dades i el disseny de l'estratègia.**
 - Cal **incloure altres actors en el procés**: que hi participin els **col·legis d'enginyers** al pacte. Incloure la Intercol·legial, que agrupa tots els col·legiats.
 - **Publicar les dades desagregades**: a l'EDUM s'ha publicat la informació de desplaçaments, entregues, modes de transport, etc. de manera global a la ciutat. Però els reptes del repartiment de mercaderies són molt diferents en diferents punts de la ciutat. Cal que les dades estiguin desagregades per poder-ne fer una bona anàlisi. No s'inclou el coeficient de simultaneïtat (relacionat amb el nombre de vegades que un vehicle ha de circular pel mateix punt per falta de disponibilitat de places), que afecta a l'eficiència i augmenta les externalitats. Important analitzar les dades per sector: cada sector funciona de forma diferent i s'han d'analitzar per separat, es parla de mercaderies en general però no es poden tractar de la mateixa manera.
 - Hi ha marge **millora en la qualitat de les dades, objectivitzar les percepcions, segmentar al màxim les dades, saber quin ús fa cada un dels sectors**, poder veure dades reals, establir compromisos amb el sectors (enquestes, registre), ja que el debat es fa amb evidències, però només l'ajuntament disposa de les dades reals de validacions i usos de les zones DUM I DUS . Des de l'Ajuntament s'indica que no es publiquen totes les dades per manca d'interès, quan les demana alguna entitat es faciliten.
- **Augmentar les restriccions de circulació als vehicles de mercaderies**

Ampliar les restriccions de les zones de baixes emissions. Aquesta proposta genera debat, perquè es considera que no es poden augmentar les restriccions si no es dona solucions: més del 50% del transport de mercaderies el fan petits empresaris que no tenen capacitat econòmica per fer inversions en vehicles menys contaminants. Es podria fer en cas que l'administració ho facilités amb més ajudes econòmiques i millori la infraestructura (ex. més punts de càrrega de vehicle elèctric). En cas que es limités l'accés en funció del pes, això suposaria un augment del nombre de vehicles, que a més de ser més car per a les empreses generaria més congestió a la ciutat.
- **Creació i potenciació de hubs logístics per optimitzar la distribució de mercaderies a través d'emprar diferents espais i zones logístiques i generar nodes de distribució.**
 - **Incentivar els hubs privats**, flexibilitzar espais per a mercaderies, tal com l'ús de pàrquings o empreses a centres comercials, etc. Convertir espais infrautilitzats en hubs de micro-mobilitat. Hi ha empreses que no volen destinar espais a aquesta qüestió per falta de rendibilitat.
 - **Disposar de hubs logístics als xamfrans del districte de l'Eixample**, que és a on hi ha majors problemes, (amb lockers, punts de càrrega elèctrica, etc.) i es pot solucionar.
 - **Cercar i aprofitar espais i zones grans infrautilitzades com a zones de distribució**. Cal trobar punts estratègics per concentrar mercaderia i fer-ne la repartició. Cal col·laboració publico-privada, d'aquí a un futur proper tindrem espais infrautilitzats.
 - **Transformar zones de pàrquing de centres comercials a altres tasques com un hub de mercaderies**. A nivell tècnic de l'ajuntament s'apunta que la voluntat és que a dins dels aparcaments es puguin fer més funcions, però no es pot canviar l'ús principal, que és l'aparcament, i també cal tenir en compte problemes de prevenció d'incendis, gàlib, etc.



Hi ha una sèrie de condicionants tècnics i administratius que fan que no serà una cosa immediata, però hi ha voluntat. Es comenta que és una llàstima però s'ha d'intentar. En relació aquest punt, es comenta que fa un temps es va forçar construir un sèrie d'aparcaments que ara mateix no serveix de res. Seria oportú que s'aprofitin aquests espais perduts. Donar als espais buits un sentit. Per part de l'Ajuntament s'assenyala que en aquests casos solen haver problemes de seguretat per poder convertir l'ús d'espais infrautilitzats (com pàrquings, etc.)

- **Fomentar l'ús d'espais de titularitat municipal com els mercats municipals que disposen d'infraestructures subterrànies que estan infrautilitzades.** Tenen molts espais amb perfecte accés i que no estan sent utilitzats i estan repartits per tota la ciutat i fer de hubs DUM i després repartir amb bicicletes, etc.
- **Treballar sobretot per la micrologística amb paquets petits,** habilitar un espai on arribin les mercaderies amb vehicles de gran volum i després una sèrie de rutes de punts de recollida, poden ser comerços però també espais públics. Trobar llocs de punts de recollida. Ajuntament: el problema es trobar l'espai.
- **Apostar per punts de consolidació de mercaderies.** Cal que això s'impulsi des de l'administració per trobar un bon sistema de governança que millori l'eficiència del sistema de repartiment. Cal fer una anàlisi de les ineficiències que es produeixen al sistema i començar amb una prova pilot que permeti avaluar-ne la viabilitat. Aquesta és la proposta que més consens genera entre les persones participants. Tot i així, genera una mica de debat al voltant de quina administració té competències per portar-ho a terme.

- **Altres aportacions generals:**

Finalment, es recull l'**existència de problema de saturació de transport a la zona de Guinardó**, on concretament a la zona del parc Güell els turistes acaben saturant el transport públic. Cal flexibilitzar horaris de transport públic. Allò més fàcil seria habilitar més autobusos, però també podria ser autobusos que fossin mixtes (turistes i ciutadans) (aquesta proposta seria més per d'altres sessions dedicades a turisme, transport de persones, etc.)



Annexos

Recull d'aportacions en les fitxes individuals de participants que complementen o donen altres informacions relacionades amb els temes tractats en els debats

Eix 1:

- La B2B ha d'ajudar molt al comerç de proximitat. L'actual estratègia de mobilitat amb pacificacions i menys places de CiD dificulta l'aprovisionament.
- Establir zones de CiD properes a establiments d'hostaleria per un tema de volum i pes. Més temps d'utilització de zones CiD perquè són 20 minuts per cada repartiment al establiment, per tant, no limitar-ho mentre s'està repartint.
- Reservar zones CiD per lloc i temps a través de l'SPRO sense límit.
- No limitar per pes els camions (més pes – menys vehicles)
- Polivalència dels serveis dels vehicles: poden fer/donar diferents serveis i solucions.
- La major part dels lliuraments són en B2B, per tant, la SC ha de ser internalitzada i resolta com a part del seu negoci. Exemple: un restaurant de menjar ràpid que fa servir *Glovo* ha de disposar d'un espai/aparcament per als *riders* (amb cadires, lloc per les bicis, etc.) dins el seu negoci. Exemple 2: els comerços han de disposar de magatzems per a garantir l'operativa del negoci amb un màxim d'un lliurament diari i nocturn.
- Aplicar normatives i ajuts específics per a sectors en comptes de ser genèrics per a tota la DUM.

Eix 2:

- Assajar transport públic per al transport de mercaderies en arrossegament, etc.
- Fer servir la infraestructura TP (Metro + Tramvia) per a la DUM amb vehicles específics de mercaderies com fa a Alemanya (tramvies associats a les fàbriques de BMW, VW), que en el cas ferroviari implicaria inversions ingents en túnels i/o vies apartadors perquè la càrrega i descàrrega no afecti la velocitat comercial del TP per als passatgers.
- Potenciant la DUM nocturna, es podrà fer ús del transport públic per arribar-hi.

Eix 3:

- Des del COAB es disposa de dades recollides dels +5000 col·legiats sobre mobilitat laboral i necessitat de reconeixement en a graella de serveis a la ciutat de Barcelona. Es té en compte la separació del vehicle privat vs professional?
- Tenir dades detallades per sectors de l'ocupació de places (temporal).
- Pensar que a les externalitats hi ha pèrdua de productivitat dels transportistes per la difícil mobilitat
- Lliuraments multi-proveïdor amb un únic lliurament diari per negoci i preferentment nocturna (amb vehicles elèctrics silenciosos i sens que calguin assistents de receptors; a Nova York ho estan aplicant des del 2010).
- Plataformes logístiques cada àrea de 300mx300m o màxim 500x500 que haurien de ser de gestió públic. Es va fer SAMP amb molts problemes d'implementació.



- Ampliar la demanda a les zones més ocupades per taxistes.
- Demanda social i econòmica: es respon a aquesta demanda. Si no existeix la demanda, la mercaderia no es mou.
- Cada camió del nostre sector és un microhub, ja que aglutina les mercaderies de més de 20 establiments.
- Establir o delimitar àmbits on només s’hi pot realitzar distribució en modes sostenible (cicles de càrrega, vehicles elèctrics, etc.).
- Incrementar progressivament les restriccions de trànsit de mercaderies amb vehicles més contaminants i especialment els productes amb menys requeriments.
- Treballar amb fases pilot d’entrada voluntària (no obligatòria) d’operacions al sistema de nodes de consolidació.

Altres:

- Vetllar per la dignificació laboral del sector del transport.
- Formació a comerços per tal que el màxim de la mercaderia es pugui realitzar en nocturna.

Preguntes i consideracions que permeten clarificar la presentació inicial

En un dels grups hi ha una qüestió d’un dels participants que pregunta “¿A què ens estem referint quan parlem de distribució de mercaderies? Tot el que es distribueix a Barcelona? ¿Les que es venen i es distribueixen a Barcelona?”. La persona tècnica de l’Ajuntament indica que no, ja que el que passa pel port i les rondes, de moment no s’ha considerat distribució urbana. Només es considera distribució urbana el que es distribueix a Barcelona.

En segon lloc, Una altra persona participant fa una observació sobre en el PMU, ja que indica que no es fa referència a les prioritats estratègiques als centres de distribució, llocs de distribució on es va amb furgoneta a la nit i es reparteix en bici o a peu pel matí. Hi ha moltes empreses de paqueteria de nivell mixta (no són CDUM com s’havien definit en un primer moment), es cobreixen en tres distàncies a peu, en bici o en bicicleta. Des de l’Ajuntament s’indica que s’està treballant i es vol impulsar amb la normativa del pla urbanístic d’aparcament.

En tercer lloc, en aquesta primera ronda d’aclariments, una persona participant fa referència a la redacció del objectiu 2 de l’Eix 1 “flexibilitzar l’ús de l’espai públic per adaptar l’oferta i la demandada”, i per tant, es pregunta “perquè ens hem d’adaptar?” Cal equilibrar, no només donar més oferta, sinó també donar més demanda perquè l’espai públic és finit, s’han d’equilibrar les diferents demandes i a més dur a terme mesures que ajudin a gestionar aquestes demandes. L’Ajuntament indica que no es pot gestionar la demanda. L’Ajuntament s’ha d’adaptar a la demanda: flexibilització, el B2C es repartirà igualment però s’ha de captar la demanda perquè molesti el menys possible.