

Sessió anual de balanç i seguiment de l'Estratègia Municipal de la Distribució Urbana de Mercaderies 2030

Dia: dimecres dia 27 de novembre de 2024	Hora inici: a les 12h	Lloc: a la sala Barcelona de la seu de la Gerència de Mobilitat, Infraestructures i Serveis Urbans (av. Diagonal, 240, 2a planta)
---	------------------------------	--

Assisteixen:

Taula presentació i suport:

- **Gerard Lillo**, cap del departament de Participació, Ajuntament de Barcelona
- **Ariadna Sancho**, tècnica de la Direcció de serveis de Mobilitat, Ajuntament de Barcelona
- **Miquel Ruscalleda**, tècnic del departament de Participació, Ajuntament de Barcelona
- **Florència Vila**, de l'empresa Raons de suport en la participació

Per part de les entitats assistents:

1. Benjamí Aguilar Domènech de Som Ecològica
2. David Albert del Consell de Gremis – Comissió de Mobilitat
3. Julian Arenas Ylla de l'Institut Cerdà
4. Karla Asmatdel Gremi de Constructores
5. Karina Azar de Foment del Treball Nacional
6. Jordi Barbero i Solà de Som Ecològica SCCL
7. Cristian Bardají del RACC
8. Manuel Bejarano López d'UNO LOGISTICA
9. Yolanda Bolaños Gamiz de l'Asociación Catalana del Vending (ACV)
10. Luis Bustamente Vilchez
11. Monica Cuevas de l'Associació Empresarial Instal·ladors de Barcelona
12. Joan Domingo Riu de l'AMB - Àrea Metropolitana de Barcelona
13. Víctor Escanciano Alcalde del Col·legi d'Enginyers Industrials de Catalunya
14. Carmen Estévez de Red Bici
15. Evaristo Magaña de l'Asociación de Transportistas Agrupados CONDAL
16. Elvira Garcia Simon de la Unió d'Eixos Comercials i Turístics – Barcelona Oberta
17. Àlex Goñi Febrer de PIMEC BCN
18. David Hernández Raja de la Fundació Pare Manel
19. Ruth Lamas Borraz de l'Oficina Metropolitana de la Bicicleta
20. Marta Losada Martín del Cluster Catalonia Logistics
21. Sergi Martínez Abarca Espelt de l'ATM Barcelona
22. Anna Masuet Barceló d'ADISCAT
23. Aleix Mercader Caro del Servei Català de Trànsit
24. Eduard Parera Martínez del Bicicleta Club de Catalunya - BACC
25. Conrad Planellas i Bassols de BAMSA
26. Ignasi Ragas d'IR Economy Logistics & Territory
27. Marta Recasens Alsina de vadeCity
28. Jose Carlos Romero Sanz del Gremi de Transport i Maquària de la Construcció de Catalunya
29. ALBERT SANT de BSM
30. Xavier Sierra de BON PREU SAU
31. Jordi Singla Obiols de SINOBI MOBILITAT, SL
32. Nuri Soto de Mensakas sccl
33. Iván Torres de KOIKI
34. Marc Vila Recio de l'Institut Metròpoli

Ordre del dia:

1. Benvinguda i introducció (contextualització de la sessió - antecedents)
2. Explicació del projectes realitzats, en el marc de l'Estratègia Municipal de la Distribució Urbana de Mercaderies 2030, així com els projectes en curs i en fase final de planificació
3. Torn obert de paraula

Desenvolupament de la sessió:**1. Benvinguda i introducció (contextualització de la sessió - antecedents)**

El **Gerard Lillo** dona la benvinguda a l'acte i fa un recordatori de les sessions de participació que es van fer l'any 2022 i el compromís de fer un seguiment anual per a fer balanç d'aquesta estratègia. Demana disculpes perquè diu que no van complir amb els que havien acordat l'any 2023, ja que era any electoral i no van poder estar alineats per a fer-ho, però expressa que la seva intenció era fer-ho aquest any. Explica que de sessions obertes no n'havien fet encara i que, amb aquesta, comença la sèrie de sessions anuals que volen fer a partir d'ara.

2. Explicació del projectes realitzats, en el marc de l'Estratègia Municipal de la Distribució Urbana de Mercaderies 2030, així com els projectes en curs i en fase final de planificació

Pren la paraula **Ariadna Sancho** per recordar que quan es va tancar l'estratègia el 2022 es va acordar fer aquesta reunió anual de posada en comú de la feina feta i afegeix, que al seu departament els interessa molt tenir el retorn de la ciutadania en la tasca que fan.

Seguidament, explica la presentació.

<https://www.barcelona.cat/mobilitat/sites/default/files/2024-12/20241127%20Convocatòria%20anual%20balanç%20Estratègia%20DUM.pdf>

3. Torn de preguntes. Respon l'Ariadna Sancho

- **Monica Cuevas**, de l'Associació Empresarial Instal·ladors de Barcelona, expressa que li ha sorprès que l'acord amb els gremis s'acabi el 2024.

Respon **Ariadna Sancho** explicant que hi ha uns convenis, des de fa deu anys, però que a causa de temes legals no hi ha possibilitat de pròrroga més enllà d'aquest any. Explica que el que s'ha estat parlant aquest any, amb representants dels gremis de Barcelona, és de quina manera es pot donar continuïtat a aquets convenis, i en quines condicions. Diu que com que són una sèrie de negociacions, que no estan tancades, tampoc vol avançar informació i entén que, de manera interna, ja han fet arribar les conclusions de les reunions anteriors a la gent interessada. Afegeix que l'Ajuntament de Barcelona vol millorar la rotació de places en zones DUM i procurar que les aturades llargues es puguin circumscriure en horaris que no siguin d'alta demanda. Insisteix però, que res de tot això està tancat i que encara hi ha recorregut.

- **Alex Goñi**, de PIMEC BCN, parla de diferents temes:
 - vol saber si s'ha tingut en compte la nova comissionada de la nit, Carmen Zapata, i el seu equip, per a treballar els temes relatius a la DUM nocturna.

- No acaba d'entendre per què es parla de lockers refrigerats amb el tema dels mercats municipals, ja que no entén que tenen a veure amb la DUM, una cosa és la distribució que cada mercat pugui fer dels seus productes en l'àmbit particular, però no entén la relació d'aquest tema amb la DUM.

Respon **Ariadna Sancho** explicant que la coordinació interna que s'ha fet amb els districtes és de coordinar la presència d'agents de la GUB durant la nit. Explica que desconeix, a nivell mobilitat, quines són les atribucions de la comissionada de la nit però ho preguntarà internament.

En relació als mercats municipals, diu que això respon a la voluntat dels mercats amb la seva intenció de passar a un model comercial més propi dels temps en els quals vivim i per l'altra, de la intenció que això no impliqui un empitjorament pel que fa a la sostenibilitat. Per tant, es pretén que aquestes iniciatives vagin acompanyades de sistemes de repartiment més sostenibles.

- **Alex Mercadé**, del Servei Català de Trànsit, vol saber si es pot aprofundir més sobre el fet de com es durà a terme la formació en normativa i seguretat vial i si l'Ajuntament de Barcelona s'ha plantejat la col·laboració amb el Servei Català de Trànsit donat que ells tenen molta experiència en aquesta part formativa.

Respon **Ariadna Sancho** explicant que el repartiment, sobretot en patinet i també en bicicleta, els està donant bastants problemes de convivència perquè el vianant ho percep com una activitat agressiva. Explica que des de la Direcció de Serveis de Mobilitat estan intentant implementar, per a l'any 2025, en relació a la formació és donar a conèixer la normativa i bones pràctiques a les persones que fan el repartiment DUM, com per exemple, a quines velocitats es pot circular en carrils bici i en calçada. Diu que és conscient de les dificultats, com per exemple, que molts d'aquests ciclistes no formen part de la plantilla de cap empresa, però diu que tot i això, treballaran conjuntament amb BCNActiva, amb la seva part formativa, i amb altres empreses que ja fan aquesta formació interna per a intentar de fer extensiu aquest coneixement a altres actors. També li contesta que en breu es posaran en contacte amb el Servei Català de Trànsit per establir una col·laboració en aquest tema.

- **Eduard Parera** del Bicicleta Club de Catalunya – BACC, vol saber si des de l'Ajuntament de Barcelona està previst fer una sessió sobre l'ús de les bicicargas o donar ajudes per el finançament en la compra de bicicargas per part de les empreses. Per altra banda, comenta que el dia 29 de novembre de 2024 està prevista l'aprovació de l'ordenança de circulació de vehicles i vianants i creu que en ella s'hauria d'afegir la pedagogia per als vehicles que estacionen al carril bici, ja que és un tema de seguretat per a les persones que circulen amb bicicargas o bicicletes. Creu que s'hi ha d'afegir la prohibició de parar i estacionar en un carril bici i demana que quan es faci pedagogia també s'introdueixi el fet que no és correcte aparcar damunt d'un carril bici perquè posa en perill a les persones que distribueixen en bicicleta i els separadors del carril bici es fan malbé i poden suposar una despesa més per a l'ajuntament.

Respon **Ariadna Sancho** explicant que hi ha una línia de subvenció anomenada "Impulsem el que fas". Per altra banda, aclareix que des de l'aprovació de l'ordenança, des del dia 29 de novembre fins a principis de febrer, que és quan entrarà en vigor, serà un període en el qual es donarà a conèixer tots els punts d'aquesta ordenança. Diu que ha vist que el tema de l'aprovació de l'ordenança ha sortit als mitjans i que a l'única cosa que es fa referència és a l'obligatorietat del casc, però diu que hi ha moltes més coses incloses en aquesta ordenança. El tema de l'increment de sancions per parar i estacionar en carrils bici

n'és una i és un punt que també es donarà a conèixer en aquest període de pedagogia que es farà entre el moment que s'aprovi l'ordenança fins que entri en vigor. Comenta que té coneixement que els tècnics de comunicació ja estan treballant amb la difusió de petites píndoles pedagògiques. Diu que aquest tema també l'aniran avaluant amb la Guàrdia Urbana.

- **Jordi Barbero** de Som Ecològica, expressa el malestar que ha generat l'última convocatòria de "Impulsem el que fas", no per les bases, sinó més aviat pel tipus de concurrència no competitiva i que creu que desvirtua el sentit d'aquesta convocatòria. Per altra banda, vol saber qui impartirà les formacions per a bicicletes. Diu que és un tema que els preocupa, ja que ells tenen un grau d'expertesa elevat perquè és la seva feina, diu que sempre estan repartint en bicicleta i fent formacions d'ús de cicles i tricicles de càrrega per a fer repartiment, per tant, creu que això s'hauria de tenir en compte. També afegeix que en la presentació ha trobat a faltar algun esment més a la ciclogística, ja que considera que és un element bàsic a l'hora d'entendre la DUM del futur i de tenir present la necessitat d'anar retirant grans camions i vehicles pesants de les ciutats. En aquest sentit, considera que el repartiment amb ciclogística té un paper clau a la ciutat i creu que s'ha de tenir en compte a l'hora de fer els plans pilots.

Respon **Ariadna Sancho** dient que comparteix el malestar per la tramitació de la convocatòria d'"Impulsem el que fas" i explica que com a responsables de mobilitat, l'únic que gestionen és la coordinació tècnica, i que passar a assignar aquestes subvencions a través de l'avaluació dels projectes a fer-ho a través d'una concurrència no competitiva, ha estat una decisió de Barcelona Activa. Diu que hi ha sis modalitats de subvenció, una d'elles la de "logística" i és la més dotada econòmicament. Afegeix que per compensar aquest fet s'han modificat les bases en vista a endurir els criteris d'admissió dels projectes, el que ha propiciat que entrin menys propostes, però més adequades tècnicament. Valora que segurament han fet aquest canvi de manera de tramitar sol·licituds perquè, si bé la modalitat de logística rebia entre 10 i 5 propostes, altres modalitats en rebien moltíssimes i els tècnics no donaven l'abast. Afegeix que el que vol veure és si d'aquesta nova manera de gestionar-ho queden moltes propostes fora o no.

Pel que fa a qui impartirà els cursos, diu que inicialment estaven molt centrats en el tema dels patinets, però comenta que recull la proposta que han fet. Diu que sap que hi ha més peticions per a impartir cursos per a cargos i bicicletes i explica que hi ha un parell d'empreses de riders que fan cursos als seus empleats amb qui havien mantingut converses sobre aquest tema i afegeix que miraran si això ho poden tirar endavant i fer-ho extensiu a més operadors.

Sobre el tema de la presència del tema de la ciclogística a la presentació, diu que la sorprèn que es cregui que no es menciona prou. Diu que com a responsables de mobilitat el tema de les emissions els preocupa a ells i a la societat en general, però que finalment els volums de mercaderies que entren i surten de la ciutat són les que són, per la qual cosa s'ha de fer conviure tots els models de DUM. Afegeix que totes les pacificacions afavoreixen la ciclogística perquè li dona unes facilitats que altres vehicles no tenen, però no serà l'única solució logística per a la ciutat.

- **David Hernández** de la Fundació Pare Manel, vol saber com està l'aplicació dels hubs de distribució de darrera milla als mercats de Barcelona i concretament, al nou Mercat de Montserrat que està en construcció. Per altra banda, demana quan es té previst que realment s'apliquin les zones de baixes emissions a tot Barcelona perquè es pugui fer aquest salt cap a una distribució de darrera milla no

contaminant.

Respon **Ariadna Sancho** dient que ampliar les restriccions que hi ha a Ciutat Vella a altres zones de Barcelona ara mateix no és a l'agenda i afegeix que no es tant implantar zones de baixes emissions sinó de restringir l'horari en el qual es pot circular per una zona. L'objectiu és que hi hagi un horari d'entrega més ampli per tota la xarxa bàsica i deixar un horari més reduït per tots els vials pacificats i carrers de convivència. En tot cas, no està previst replicar l'accés restringit de Ciutat Vella perquè no hi ha cap altra zona que tingui la mateixa saturació.

- **Evaristo Magaña**, de l'Asociación de Transportistas Agrupados CONDAL, comenta diferents temes:
 - diu que és la primera vegada que s'insinua que Renfe i TMB es posaran a fer distribució de mercaderies i considera que, amb les problemàtiques que han de fer front els transportistes normalment, no seria just que Renfe fes competència deslleial als transportistes.
 - També reivindica la importància de furgonetes i camions en la DUM i recorda la seva importància durant la pandèmia del Covid.
 - En relació a les zones de càrrega i descàrrega, diu que fa uns deu anys hi havia unes 12.000 places a Barcelona i ara continuem tenint les mateixes més o menys, mentre les compres en línia s'han multiplicat en un 20% o 30% i considera, per tant, que es necessiten més places de càrrega i descàrrega.
 - Esmenta el tema de la distribució nocturna, la qual diu que fa molt de temps que es fa a Barcelona per part de les grans superfícies, però que les petites i mitjanes empreses es queixen de què l'impost que es cobra per aparcar a la zona és molt car i, per tant, no es pot fer molta més distribució nocturna de la que es fa actualment perquè es necessiten operaris per rebre i introduir la mercaderia.
 - Diu que a Barcelona ha augmentat molt el sector de serveis i això ha comportat que hi hagi més vehicles ocupant zones de càrrega i descàrrega i considera que es podrien tenir en compte zones de càrrega i descàrrega per a aquest tipus de vehicles que necessiten menys temps d'estacionament.
 - Es queixa que al centre de la ciutat hi ha molta vigilància de la Guàrdia Urbana en comparació a altres zones de la ciutat.

Respon **Ariadna Sancho** expressant la seva sorpresa dient que aquesta línia de treball d'intentar veure la viabilitat de fer entregues de mercaderies per ferrocarril és a la DUM des del primer dia malgrat és ben cert que per tema de costos i burocràcia és una de les que resulta més complexes. Diu que s'està intentant augmentar el percentatge de distribució de mercaderies per ferrocarril i que, per part de la Direcció de serveis a la Mobilitat, hi ha la voluntat d'impulsar la mobilitat de grans càrregues d'una manera més ecològica.

Pel que fa a les zones de càrrega i descàrrega, creu que la disminució de places no és significativa ni és del tot real. En deu anys s'ha passat de les prop de 13.000 places a unes 12.000 Però aquest còmput només considera les places pintades a terra de manera permanent, mentre que les habilitades en zones pacificades i altre tipus d'espais flexibles com els carrils multiús no es tenen en compte. Per evolucionar en el còmput de places tenint en compte la flexibilitat dels espais caldria parlar d'hores-plaça, més que de places en sí.

Pel que fa al creixement de les compres en línia i el trànsit que això ha generat, considera que és evident i diu que la ocupació de via pública està molt igualada amb l'ocupació de la logística clàssica i que per això

la voluntat de descongestionar els espais amb formules com les entregues en lockers i altres espais interiors.

Sobre el tema de la distribució nocturna diu que no té cap cost, i no s'ha cobrat mai cap taxa ni està previst fer-ho.

Explica que els vehicles per a serveis són minoria però l'ocupació del temps és major i que per això estan treballant amb els gremis per tractar aquest tema.

Pel que fa a la vigilància de la Guàrdia Urbana diu l'assignació de recursos és per districtes i no creu que hi hagi cap diferència entre zones però que on hi ha més saturació de vehicles es genera més conflicte entre la distribució i altres activitats s'emeten més sancions, però no perquè hi hagi més o menys vigilància, sinó perquè hi ha més conflicte.

- **David Albert** del Consell de Gremis expressa la seva sorpresa per la finalització dels convenis amb els gremis sigui el 2024, sobretot perquè s'està parlant d'estratègia 2013-2030.

Respon **Ariadna Sancho** explicant que el conveni es va signar en el seu dia per a un nombre d'anys i sempre ha tingut aquesta data de finalització. Insisteix que hi ha hagut diverses reunions per aquest tema i, per tant, no entén aquesta sospita d'una voluntat municipal per acabar amb el conveni. Reitera que s'està negociant i treballant.

- **Elvira Garcia** de la Unió d'Eixos Comercials i Turístics – Barcelona Oberta, explica que representen 23 eixos comercials de Barcelona i afegeix que li agradaria saber, per una banda, com es trien els hubs o microplataformes per a e-commerce o quins són els requisits i, per altra, pregunta si comenta que actualment hi ha eixos comercials molt abandonats i vol saber com podrien fer arribar algunes propostes o preocupacions dels comerciants.

Respon **Ariadna Sancho** dient que per descomptat poden fer arribar propostes i que estan buscant a Barcelona espais susceptibles de logística DUM i que quan els tinguin, miraran l'interès per la part comercial.

- **Benjamí Aguilar** de Som Ecològica, parla de diferents temes:
 - En relació a la possibilitat d'utilitzar les zones de càrrega i descàrrega per part de la ciclogística, vol saber com funcionaria, perquè si fos a través de l'aplicació SPRO, per tal de registrar-se, s'ha de fer amb una matrícula, però amb una bici de càrrega no es pot fer, aleshores, si s'ocupessin aquestes places i algú reservés a SPRO, generaria una doble ocupació en una mateixa plaça i voldria saber com es pot preveure això.
 - Per altra banda, li agradaria saber en quin estat està la taxa TREC i si ja s'ha fet algun cobrament a empreses i com s'està gestionant la taxa a les empreses que subcontracten a empreses més petites, les quals haurien de pagar la taxa igualment.
 - També li agradaria saber si s'ha treballat en algun tipus de proposta sobre quin tipus de gestió han de tenir els hubs de consolidació.
 - Per acabar, vol saber si el text de l'ordenança que es porta a votació està disponible i és públic per a poder saber què és el que està previst aprovar.

Respon **Ariadna Sancho** dient que tenen fins al febrer per a resoldre d'alguna manera el tema de la

utilització de les zones DUM amb bicicargos, però el que pot assegurar ara és que les bicicargo comercials hauran d'estar registrades. Aquest tema, en l'àmbit tecnològic, ja es va començar a parlar fa mesos i haurà d'estar resolt de cara al febrer, que és quan hi haurà l'obligatorietat.

Pel que fa a la taxa TREC diu que ho haurà de preguntar a la responsable de fiscalitat. El que sap és que va haver-hi recursos, però diu que a escala judicial desconeix en quin punt està aquest tema. Afegeix que el que sap és que es van començar a preparar formularis per a començar a fer liquidacions de taxes aquest últim trimestre.

Recorda que, com ha dit anteriorment, el que estan fent ara és buscar espais susceptibles de ser zones de logística per les característiques que puguin tenir, però ara mateix no pot confirmar si s'acabarà disposant de hubs neutres, és a dir, hubs gestionats amb un operador neutre d'última milla.

A escala legal, que una empresa pugui fer la distribució de la darrera milla de diferents operadors logístics, això ja existeix, però no de manera obligatòria perquè legalment no hi ha una manera de poder obligar que es faci. Ara mateix això funciona amb acords entre empreses i no està previst que funcioni amb una obligatorietat o d'alguna altra manera. No hi haurà cap obligatorietat, més enllà de promocionar aquesta manera de funcionar a través de la taxa TREC o altres vies, però el que no és legalment possible a través d'ordenança municipal és el fet d'agafar un codi postal en concret i referència obligar a passar per un operador logístic en concret per fer el repartiment en aquell codi postal. Diu que ara mateix estan en la primera fase que consisteix a localitzar espais logístics en trama urbana, ja que Barcelona és una ciutat molt saturada i no n'hi ha gaires. Quan trobin els espais ja miraran si és públic o privat i de quina manera en concret ha de funcionar en cada cas .

Pel que fa al text de l'Ordenança de Circulació de Vianants i Vehicles, diu que el 2023 es va obrir un període d'al·legacions, les quals es van rebre i s'hi va treballar.

Sense més qüestions, es tanca la sessió a les 14:00h.