

# Procés participatiu del PMMU 2025-2030

## 1a sessió de la TMDUM

**Dimecres 9 d'octubre, 10.00 h. Sala de Plens de l'AMB**

**Assistència:** 32 persones

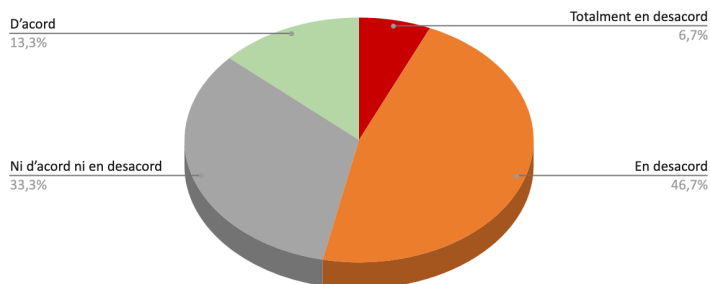
### **Ordre del dia:**

- 10:00** Arribada i inscripcions.
- 10:10** Benvinguda institucional.  
Sra. Maite Pérez, cap del servei de Planificació de la Mobilitat Sostenible de l'AMB.  
Sr. Jordi Jové, tècnic del servei de Gestió de la Mobilitat Sostenible de l'AMB.
- 10:15** Presentació de les línies estratègiques del PMMU 2025-2030 sobre aparcament, regulació i ordenances, distribució nocturna i altres.
- Radiografia de la mobilitat metropolitana i evolució dels principals indicadors del PMMU 2019-2024.
  - Objectius socioambientals estratègics del PMMU 2025-2030.
  - Línies estratègiques a tractar:
    - o Regulació de l'aparcament i les seves eines digitals
    - o Homogeneïtzació de criteris a l'àrea metropolitana de Barcelona
    - o Alternatives a la distribució diürna de mercaderies
- 10:30** Dinàmica participativa. A càrrec de Raons Públiques.
- Plantejament del procés participatiu i dels continguts a treballar durant la sessió.
  - DAFO dels temes tractats.
  - Propostes d'accions.
- 11.45** Posada en comú
- 11.55** Avaluació i cloenda

## 1.- Hàbits de mobilitat i posicionaments previs a través d'un formulari

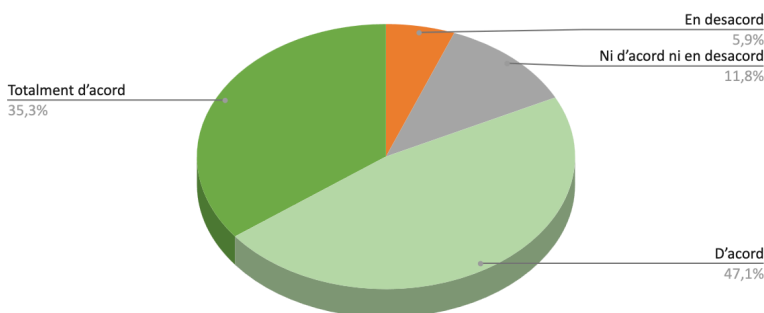
Dies abans de la sessió es va enviar un qüestionari a les persones inscrites on es demanava que es posicionessin sobre diferents aspectes relacionats els àmbits de la sessió.

Les mesures actuals per gestionar les places de càrrega i descàrrega a l'àrea metropolitana són adequades



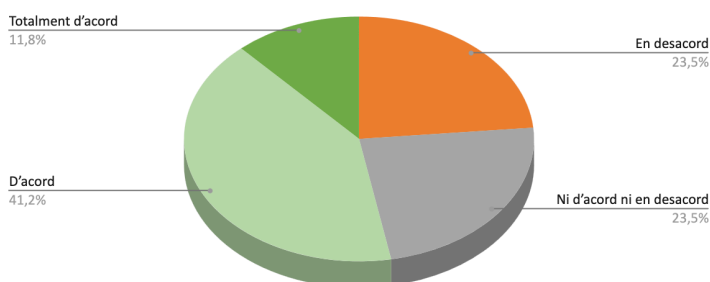
**Gràfic 1.** Les mesures actuals per gestionar les places de càrrega i descàrrega a l'àrea metropolitana són adequades

L'ús d'aplicacions com l'SPRO és essencial per millorar la gestió de l'espai destinat a la càrrega i descàrrega



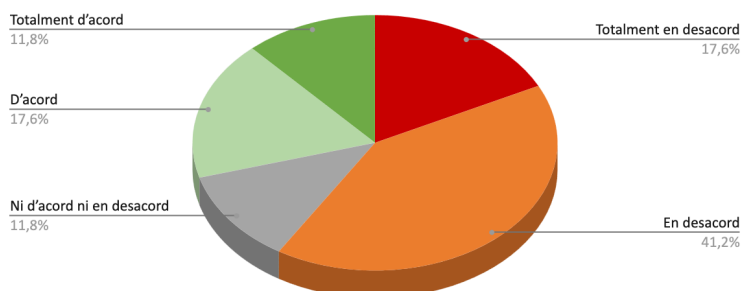
**Gràfic 2.** L'ús d'aplicacions com l'SPRO és essencial per millorar la gestió de l'espai destinat a la càrrega i descàrrega

És necessari ampliar l'horari d'ús de les places de càrrega i descàrrega per satisfer la demanda



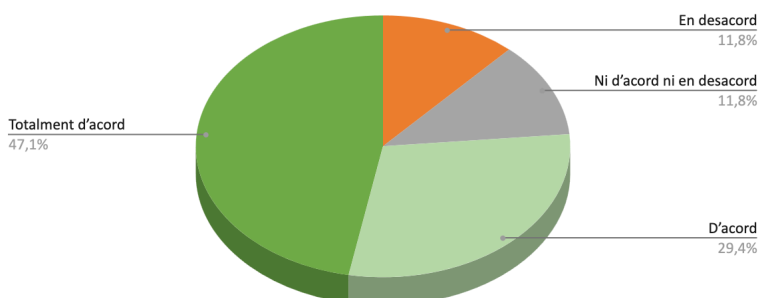
**Gràfic 3.** És necessari ampliar l'horari d'ús de les places de càrrega i descàrrega per satisfer la demanda

Les sancions que actualment s'apliquen per estacionament indegut són suficients per controlar l'ús de les places de càrrega i descàrrega



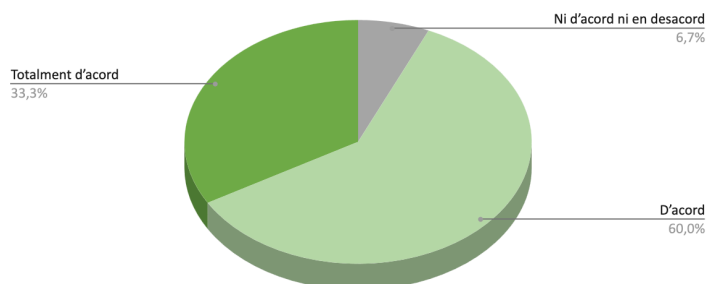
**Gràfic 4.** Les sancions que actualment s'apliquen per estacionament indegut són suficients per controlar l'ús de les places de càrrega i descàrrega

Flexibilitzar l'ús de l'espai públic per a la distribució de mercaderies pot tenir un impacte positiu en la mobilitat urbana



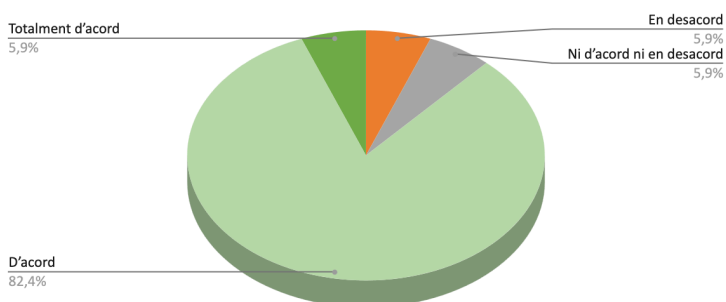
**Gràfic 5.** Flexibilitzar l'ús de l'espai públic per a la distribució de mercaderies pot tenir un impacte positiu en la mobilitat urbana

La creació de places d'estacionament polivalents (on es pot canviar l'ús de la plaça segons la franja horària), compartint l'ús entre la DU...



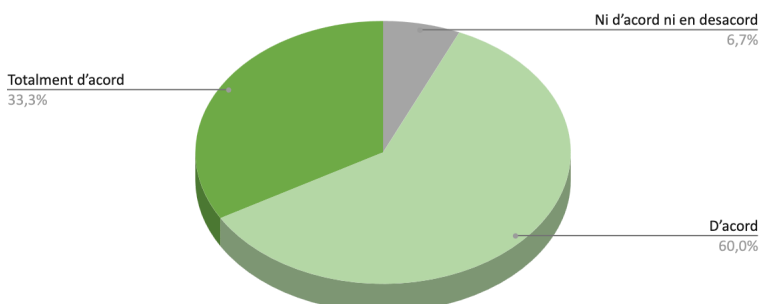
**Gràfic 6.** La creació de places d'estacionament polivalents (on es pot canviar l'ús de la plaça segons la franja horària), compartint l'ús entre la DUM i altres activitats, pot ser una bona solució per optimitzar l'espai urbà

L'establiment de franges horàries específiques per a la càrrega i descàrrega en zones pacificades és una mesura adequada per comp...



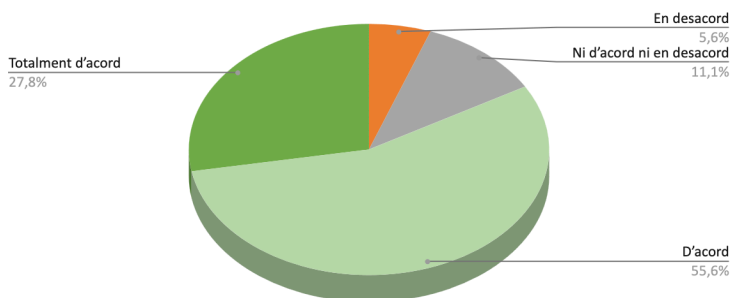
**Gràfic 7.** L'establiment de franges horàries específiques per a la càrrega i descàrrega en zones pacificades és una mesura adequada per compatibilitzar les necessitats de la logística amb el gaudi de l'espai públic

Cal diferenciar l'operativa de les places d'aparcament per a professionals que ofereixen serveis dels que distribueixen béns o m...



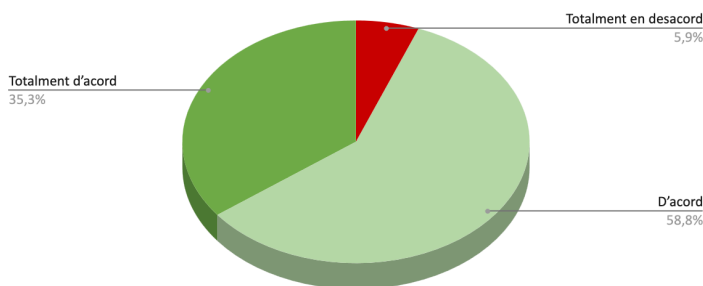
**Gràfic 8.** Cal diferenciar l'operativa de les places d'aparcament per a professionals que ofereixen serveis dels que distribueixen béns o mercaderies

La uniformització de la gestió i el control de les places de càrrega i descàrrega a través d'una única aplicació (SPRO) milloraria la logística...



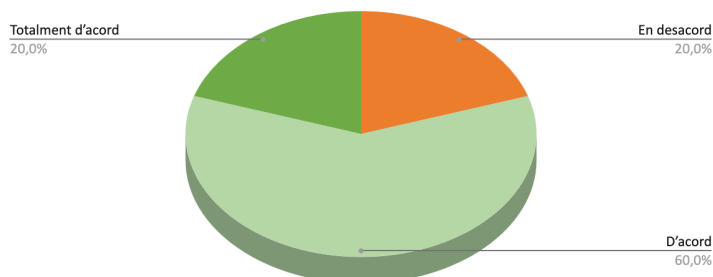
**Gràfic 9.** La uniformització de la gestió i el control de les places de càrrega i descàrrega a través d'una única aplicació (SPRO) milloraria la logística urbana

Homogeneïtzar els criteris de les ordenances de mobilitat dels municipis metropolitans es clau per avançar cap a una DUM més efi...



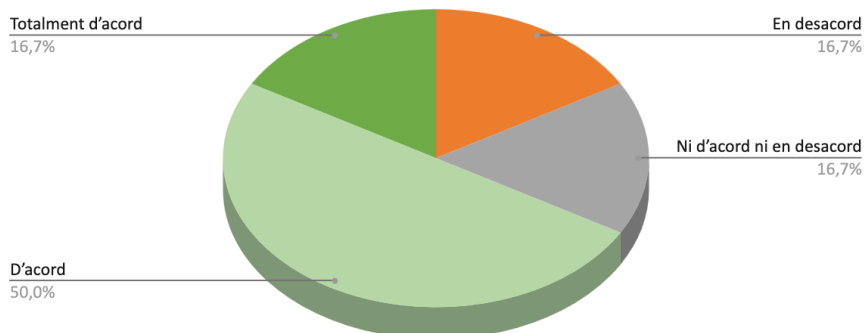
**Gràfic 10.** Homogeneïtzar els criteris de les ordenances de mobilitat dels municipis metropolitans es clau per avançar cap a una DUM més eficient

Fomentar la DUM nocturna pot ajudar a reduir els problemes de trànsit en hores punta i a millorar l'eficiència del servei



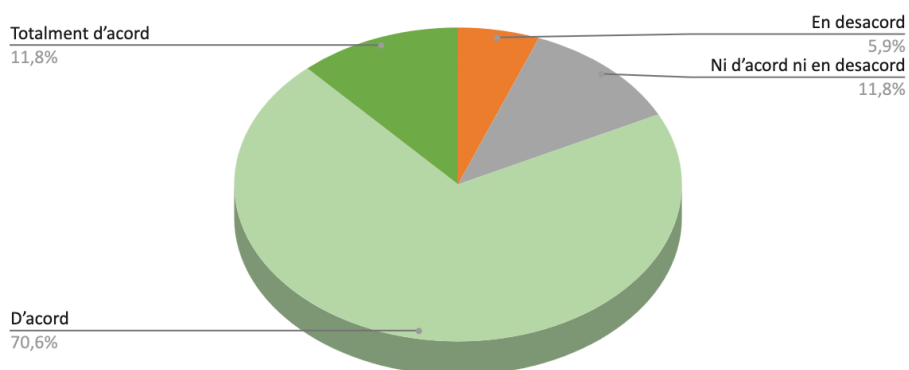
**Gràfic 11.** Fomentar la DUM nocturna pot ajudar a reduir els problemes de trànsit en hores punta i a millorar l'eficiència del servei

És possible garantir el dret al silenci i al descans dels veïns i veïnes i a la vegada promoure un augment de les operacions de càrrega i desc...



**Gràfic 12.** És possible garantir el dret al silenci i al descans dels veïns i veïnes i a la vegada promoure un augment de les operacions de càrrega i descàrrega nocturna

L'ús de centres de distribució de mercaderies més petits i flexibles (ex. magatzems temporals o soterranis) pot ser una alternativa viabl...



**Gràfic 13.** L'ús de centres de distribució de mercaderies més petits i flexibles (ex. magatzems temporals o soterranis) pot ser una alternativa viable per a la distribució en zones urbanes denses

## 2. Debilitats, Fortaleses, Amenaces i Oportunitats segons àmbits



### Metodologia participativa:

Es van separar a les persones participants en 3 grups heterogenis seguint criteris de gènere i de perfil de les entitats de procedència (administració pública, grups polítics, entitats socials i empreses).

Durant la dinàmica 1 cada grup va haver de definir propostes d'accions les **debilitats, amenaces, fortaleses i oportunitats** de cadascun dels àmbits tractats durant la sessió.

### 2.1 Regulació de l'aparcament i de les seves eines digitals

#### Debilitats

- Falta d'agilitat en l'ús de l'aplicació per als transportistes (check-in i check-out), especialment per paqueteria petita i grans empreses.
- Poca probabilitat de sanció a qui no compleix amb els requisits.
- Burocratització del sistema.
- Dificultat d'accés a l'aplicació.
- Concentració d'operacions en franja de matí (9h a 13h).
- Falten eines digitals connectades amb l'empresa per tal de fer planificació.
- Falta espai per aturar-se.
- Depèn dels usuaris que se'n faci un ús correcte.
- Espai públic limitat.
- Diversitat del sector: curtes estades i llargues.
- Tenim un model laboral i social amb horaris molt amplis.
- Dificil de regular en base a necessitats reals dels comerços (ex. farmàcies).
- Estacionament irregular.
- Diferències entre municipis.

- Delimitació en àrees de prioritat per als vianants.
- Manca d'utilització de l'eina digital .

### Amenaces

- Espai públic sobresaturat.
- Dificultat de control sobre usuaris que no es troben registrat a cap aplicació per ús DUM o altres usos.
- Conflicte entre diferents usos de l'espai públic.
- Canvi de prioritats en l'espai públic: voler reduir l'ús del vehicle privat té impacte en els vehicles DUM.
- Hiperegulació pot comportar més indisciplina.
- No es registren tots els usos de la DUM (per exemple: PMR 15%).
- Dificultat de registrar els usos curts (per exemple: paqueteria).
- Ordenances diferents a cada municipi.
- Necessitats diferenciades segons perfils.
- Dificultat en l'eficiència operativa (ex. paqueteria).
- Ús de vehicles grans en la distribució (requereixen més temps per fer les operacions).

### Fortaleses

- Democratització.
- Racionalització.
- Evitar pràctiques abusives.
- Creació de projectes basats en l'eficiència.
- La centralització de les dades d'ús permet la caracterització automàtica dels usuaris.
- Millora i permet ampliar la rotació.
- Procés d'unificació d'app (SPRO) i senyalització a tota l'AMB.
- Integrar control amb altres serveis (reducció de costos).
- Facilitar la feina amb criteri comú.
- Generació dades operatives.
- Les de l'espai d'aparcament segons el moment del dia.
- Obtenció de dades massives i verídiques de l'activitat logística.

### Oportunitats

- Fer-ho amb programari lliure.
- Registre i avaluació de dades.
- Preveure diferents tipologies de vehicles: bicicletes i tricicles.
- Existència d'una aplicació comuna entre municipis per gestionar DUM.
- Crear una plataforma única per coordinar agents, possiblement un operador únic concessionat.
- Poder gestionar les maniobres a curt termini.
- Al mercat hi ha tecnologies per garantir la vigilància de les zones CiD, que minimitzen la indisciplina i garantitzen un millor ús i més eficients de les zones CiD.
- Automatització del registre d'estacionament.
- Obtenció de dades a partir dels registres d'app (possibilitat de realitzar estadístiques més realistes).
- Possibilitat de recopilar dades amb apps.
- Facilitar identificació infraccions.
- Distribució a l'espai públic.
- Ús de les àrees de càrrega-descàrrega per part de la ciclologia i de l'app SPRO.
- Oportunitat de generar dades per planificar.
- Diferents característiques segons persones usuàries.
- Minimitzar infraccions i millorar els serveis dels professionals DUM.
- Simplificació operativa activitat: comunicació informació.
- Ciclologia per guanyar eficiència en les operacions de distribució.
- Diferenciar l'ús de missatgers respecte els repartidors a domicili.
- Diferents perfils d'usuari.

- Limitació més efectiva és el temps.

## 2.2 Homogeneïtzació de criteris a l'Àrea Metropolitana de Barcelona

### Debilitats

- Realitats molt diferents segons zones d'un mateix municipi per la interacció amb altres elements (escoles, etc.)
- Descoordinació.
- Horaris i restriccions.
- Capacitat jurídica de l'AMB.
- Cada municipi té una realitat concreta.
- Difícil trobar el consens.
- Hi ha debat entre la coordinació municipal i la legislació .

### Amenaces

- Atendre individualitats de certes zones, siguin geogràfiques o tècniques.
- Dificultat d'aprovar un criteri comú entre diversos municipis, ordenances municipals contradictòries.
- Sostenibilitat de criteris a mitjà-llarg termini.
- Els operadors logístics de vending o multinacionals de venda en línia són una amenaça.
- Efecte barrera amb municipis fora de l'AMB.
- Pèrdua d'autonomia local.
- Equivocar-nos tots els municipis amb la mateixa estratègia.
- Massa diversitat de mercaderies complica la regulació. Exigeix simplificar normatives.
- DUM és un tema no prioritari per als equips polítics.
- El cafè per a tothom no funciona.
- Diversitat dels àmbits urbans amb dinàmiques DUM molt diferents.

### Fortaleses

- Criteri únic
- Gestió única
- Eficiència
- Foment d'accions o polítiques establertes
- Tenir una eina (app) on poder informar de la regulació al transportista
- Facilita la comprensió als distribuïdors
- Optimització de recursos
- Existència d'una entitat metropolitana que coordini els municipis
- Disminució dels costos de la DUM
- Millora la planificació i gestió dels serveis
- Únic interlocutor que no està a "trinxa"
- Força de ser molts i no treballar individualment com a municipi
- Priorització de la DUM en les estratègies de mobilitat
- Visió comuna metropolitana
- Facilitar operativa (operadors)
- Facilitar la feina (desburocratització)
- Informació
- Simplificar

### Oportunitats

- Els municipis sense regulació poden tenir un model a seguir
- Criteris generals extensibles a l'estat o UE
- Facilitació de naixement de projectes ciclogístics

- Seguretat en els criteris a adoptar per part de les empreses
- Digitalització per flexibilitzar necessitats de cada subsector
- Unificar criteris de limitació de vehicle per gàlib i no per pes
- Regular de manera genèrica i deixar particularitzar petits sectors als municipis
- Horaris i facilitats intermunicipals
- Regular horaris comercials i de distribució
- Cal regular com el context AMB ajuda a l'usuari
- Control de vehicles (distintiu)
- Simplificar l'activitat
- Crear una base comuna i orientacions específiques per cada municipi
- Regulació consensuada de tots els municipis AMB
- Crear models socials on es premiï crear franges horàries sense activitat comercial

### 2.3 Alternatives a la distribució diürna de mercaderies

#### Debilitats

- L'horari dels comerços pot ser limitant per a la distribució nocturna
- L'horari dels distribuïdors també pot ser limitant
- Males condicions de treball, durant la nit s'hauria de prioritzar el descans
- Molèsties per al descans dels veïns en grans operacions de càrrega i descàrrega
- Diversitat de models de distribució de mercaderies
- Gestió horària insuficient per a les necessitats existents
- Insuficiència d'espais disponibles de proximitat
- Col·laboració públic-privada
- Cohabitació entre el DUM i el DUS
- Espai públic estressat
- Soroll i molèsties a les veïnes
- Definir i acotar les alternatives
- Dificultat de l'administració per fer canvis normatius
- Dificultats normatives i d'implantació de nous modes de distribució

#### Amenaces

- Soroll i molèsties als veïns: soroll, persianes, carretons, vehicles, etc.
- Fins i tot denúncies per soroll
- No tots els canals de distribució o establiments permeten una distribució nocturna (com farmàcies, comerç electrònic, etc.)
- Hi ha establiments sense espai per recepcionar el material durant la distribució nocturna
- Indisciplina
- Convivència amb veïns/es
- Externalitats negatives de la DUM nocturna i afectació a veïns/es
- Incivisme i aparcaments inadequats
- Sector complex laboralment i professionalment
- Les DUMs generalment generen soroll i treuen espai d'aparcament residencial
- Reticència a fer canvis en la cadena de distribució per part de les empreses
- Poca capacitat de cooperació dels agents vinculats a la DUM per guanyar eficiència
- Permisos excepcionals i sempre subjectes a canvis
- Inèrcia, la gent té rebuig al canvi

#### Fortaleses

- Rapidesa en els desplaçaments
- Facilitat de circulació
- Facilitat d'aparcament en zones de vianants

- La capacitat de la infraestructura viària és molt major que la que necessita la distribució nocturna
- Possibilitat de distribuir nocturn en molls o aparcaments per realitzar en horari diürn desplaçaments més pròxims
- Model urbà de gestió de reserves d'espai molt consolidat
- Tendència consolidada cap a un model de distribució nocturna
- Pick-up i punts de recollida
- Diversificar modes de transport permetria una DUM nocturna i de caps de setmana
- Descongestionar el trànsit
- Millorar serveis DUM
- Reduir contaminació
- Inhibició de les administracions per afrontar i consolidar les DUM
- Necessitat de reduir les emissions ZBE

### Oportunitats

- Grans espais en aparcaments, microhubs
- S'amplia l'horari de distribució
- Possibilitat de fer servir modes de transport i instal·lacions que habitualment es troben en desús durant la nit
- Organitzar micro CDUs abastits en horari nocturn
- Permet ampliar els horaris diürns (6h a 22h)
- Microhubs de DUMs operats amb ciclogística, consolidació d'operadors
- Millorar la relació de la tipologia de vehicles que poden fer ús de les reserves DUM
- Establiment d'una diversificació de reserves DUM en funció dels usos: tipologia places; gestió horària i usuaris
- Implementació de models de ciclogística
- Establiment de criteris sostenibles associats a les flotes de vehicles que fan la DUM (renovació)
- Noves tecnologies, digitalització de zones DUM
- Racionalització de l'espai públic associat a la mobilitat
- Reduir el número de vehicles DUM (si s'utilitzen camions)
- Coneixement de la ciclogística com a alternativa modal per la DUM i la DUS
- Assajos de centres urbans de consolidació de la DUM (per replicar)
- Accelerar transició
- Explorar nous formats de la DUM amb criteris sostenibles i mobilitat reduïda
- Explorar nous modes DUM amb menys afectació al trànsit

## 3. Accions proposades segons àmbits

### Metodologia participativa:

Durant la dinàmica 2 es va continuar amb els grups de l'activitat anterior i es va demanar que, de manera conjunta, es proposessin accions de cadascun dels àmbits.

#### 3.1 Regulació de l'aparcament i de les seves eines digitals

- Agilitzar la connexió a l'aplicació, especialment per paqueteria i entregues ràpides
- Potencia els punts de recollida evitant el porta a porta, especialment per paqueteria i entregues ràpides
- Potenciar la ciclogística d'última milla
- Flexibilitzar els usos de l'espai públic creant espais multiús
- Ajustar la normativa a la realitat de la ciutat i dels seus usos
- Assegurar que els espais DUM són per operacions de curta durada
- Digitalitzar les zones de c/d per facilitar el seu control. Registrar automàticament els serveis per geolocalització
- Flexibilitzar les zones de c/d (a partir de les dades de la digitalització)

- Flexibilitzar el temps d'operació i adaptar-se a les característiques de cada sector. Es comparteix que aquesta flexibilització es pot convertir en una amenaça i també una dificultat per compartir la informació que s'ha de donar a les treballadores i usuàries.
- Simplificar la informació i comunicació a través de la digitalització
- Integrar el model de ciclogística: hi ha una dificultat en trobar el número identificador
- Hi ha molt més activitat al carrer del que està registrat
- Definir i unificar els objectius (quin % volem que utilitzi cadascú)
- Proposta d'objectius: limitar l'ús per augmentar la rotació i que l'espai sigui més eficient i, per tant, més endreçat
- Integrar l'SPRO genera les dades suficients per fixar objectius (a Barcelona ús entre 40-45% en altres municipis 10-15%)
- Cal guanyar sol per la logística (espais petits intraurbans poden ser una solució)
- Principals reptes amb industrials/instal·ladors (temps beneficiat a Gremis està creixent de manera desmesurada)
- Aparcaments subterranis no són hàbils per la majoria de vehicles DUM
- Identificar diferents models i comparar les bones pràctiques i problemes del passat
- Millorar tecnològicament SPRO per identificar parades ràpides

### 3.2 Homogeneïtzació de criteris a l'Àrea Metropolitana de Barcelona

- Simplificar els horaris DUM a través de l'homogeneïtzació
- Redactar PLUs (Plans de logística urbana) a partir de criteris unificats
- Homogeneïtzar permisos i burocràcia d'accés
- Accions de digitalització
- Impulsar el canvi de flota per vehicles nets
- Unificar i millorar la senyalització
- definir criteris a aplicar a tota l'AMB però no de manera indiscriminada (hi ha diferències funcionals però no de territori). Zones d'alta, de mitja i de baixa densitat
- Aprofitar ZBE per unificar criteris
- Farmàcies massa recepció de mercaderies
- Crear plans especials per a zones singulars
- Proposta unificada de DUM amb 4 o 5 models de gestió DUM per integrar els interessos de tothom
- Sovint la voluntat regulatòria no passa per l'agenda política
- S'han de controlar els drets laborals DUM (a través de licitacions o d'inspeccions)

### 3.3 Alternatives a la distribució diürna de mercaderies

- Potenciar microhubs
- Potenciar la distribució nocturna per aprofitar la capacitat de la xarxa viària, creant uns límits horaris que permetin el descans dels veïns i dels treballadors
- Potenciar la distribució amb mitjans de transport que no s'utilitzen durant la nit, en diferents escales segons el transport: Metro, Ferrocarrils, Tramvia i Autobusos Interurbans
- Habilitar aparcaments en desús en horari nocturn, tot i que l'accessibilitat de vehicles grans és complicada
- Potenciar els centres de recollida
- Buscar mesures per minimitzar els desplaçaments en la distribució
- Campanya de conscienciació social al consumidor dels impactes d'aquests serveis i consum
- Diferenciar el preu de recollida en punt i d'entrega a domicili
- Regulació d'entregues a la ciutadania. S'ha obert un debat si aquesta regulació és possible jurídicament, si tindrà un impacte positiu o negatiu i si s'hauria de fer una regulació a les empreses.
- Crear un impost per embalatges
- Regulació de la taxa d'ocupació de l'espai públic

- Es comparteix com a bona pràctica la gestió i conscienciació que s'ha fet dels residus.
- Creació de hubs als centres de les ciutats per descongestionar el trànsit
- Mutualització de càrregues de transport urbà - compartir vehicles igual que la ciutadania
- Potenciar el click & collect
- Bonificar empreses que consoliden DUM sostenible
- Penalitzar empreses que transporten gratuïtament mercaderies a casa
- Regular l'entrega nocturna (no pot ser a qualsevol hora - de 7 a 9h o de 21 a 23h)