

Procés participatiu del PMMU 2025-2030

Sessió de retorn de la TMDUM

Dimecres 21 de maig de 2025, 16.30 h. Sala de Plens de l'AMB

Assistència: 33 persones

Ordre del dia:

16:30 Benvinguda.

16:35 Retorn de les sessions prèvies
Sr. Marc Vila, tècnic de mobilitat de l'Institut Metròpoli

16:45 Plantejament de les primeres propostes a incloure en el PMMU 2025-2030
Sra. Maite Pérez, cap del servei de Planificació de la Mobilitat Sostenible de l'AMB.

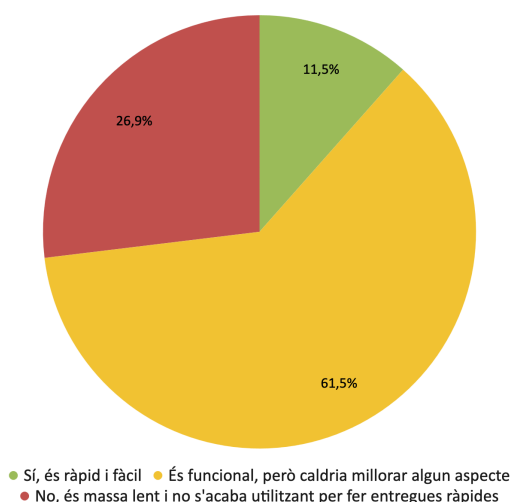
17:00 Debat

18:00 Cloenda

1.- Posicionaments previs de les persones assistents

Metodologia participativa:

Es va dur a terme una primera dinàmica participativa a través de la qual es va demanar a les persones assistents que es posicionessin sobre diferents aspectes relacionats amb la distribució urbana de mercaderies a l'àrea metropolitana de Barcelona. Per a fer-ho, es va utilitzar l'eina telemàtica Slido.

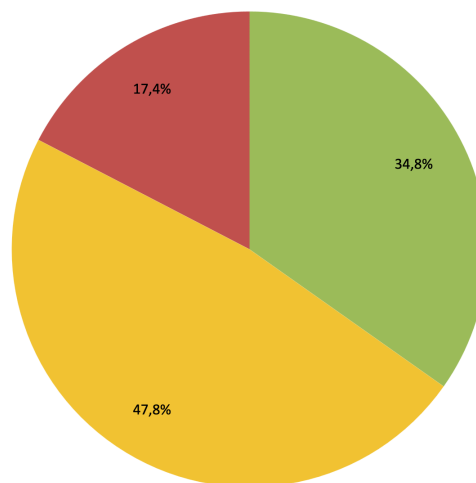


Gràfic 1. Trobes àgil el procés de localitzar places DUM i iniciar/parar tiquets a través de l'App SPRO?

Així mateix, es va preguntar "En cas que hagis respost que és funcional però que cal millorar en algun aspecte, si us plau, especifica en quin?" amb els següents resultats (es transcriuen "literalment" les respostes obtingudes):

- Més ràpida
- Que en toda el área exista
- "Més ràpid
- Més àmbit
- Millorar tancament
- Facturació "
- Control maniobres de curta durada
- La rapidesa de la gestió, el tancament de temps simptomàtic, per evitar dades equivocades, i dons factures
- Més ràpid, més abast territorial i el tancament
- "servei més ràpid de cara a l'usuari.
- Tancament automàtic i que pugui fer factures si algú la necessita. "
- "Reduir clicks
- Automatitzar tancament operació"
- Abast metropolità, automatització registre
- Más eficiencia para localizar puntos de carga y descarga
- Formación
- Potser hauríem de buscar alguna manera per fer la reserva de plaça de manera automatitzada.
- Anticipació a l'ús
- mes agilitat per lliuraments ràpids, caldria adaptació segons perfil

- Ser más fiable
- Les entregues ràpides
- Check In automàtic
- Ser más restrictiva

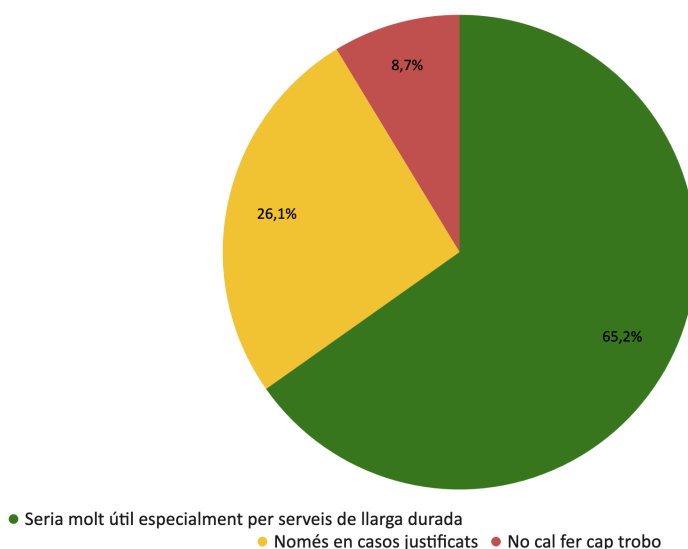


● Millorar la interfície d'usuari perquè sigui més intuïtiva ● Caldria flexibilitzar la llargada dels tiquets ● Altres

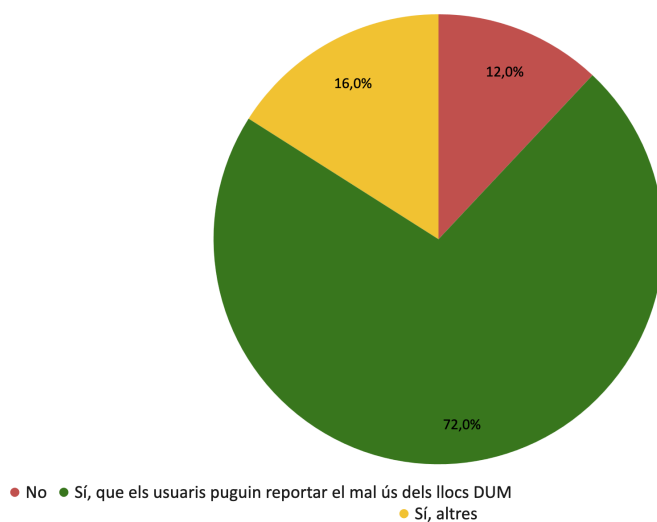
Gràfic 2. Quines millors o funcionalitats addicionals de l'app SPRO creus que podrien facilitar la gestió de permisos tant per a transportistes habituals com esporàdics?

Així mateix, es va preguntar "En cas que hagis respost que hi ha altres millores o funcionalitats addicionals de l'app SPRO que podrien facilitar la gestió de permisos tant per a transportistes habituals com esporàdics, pots indicar quines?" amb els següents resultats:

- Facilitat màxima per 'entrar dades i col·laborar
- Menys clics , connexió automàtica
- Possibilitat de compartir usuari puntualment
- Temps flexible, espais flexibles
- La DUS requereix en molts casos més de mitja hora
- Principalment hauríem de reduir el nombre de clics i fer-la molt més intuïtiva i flexible per l'usuari. Es podria automatitzar la reserva i el tancament d'aquesta.
- Quién puede utilizarlas zonas
- Obrir a particulars i sobretot PMR
- Gestió planificada de la ruta
- Implementar acords sectorials per la durada i mes qüestions
- Más intuitivo.



Gràfic 3. Et semblaria útil que SPRO permetés obrir tiquets de durada flexible en zones blaves o altres zones d'aparcament regulat per serveis DUS, que fos pagament amb una tarifa especial per DUS?

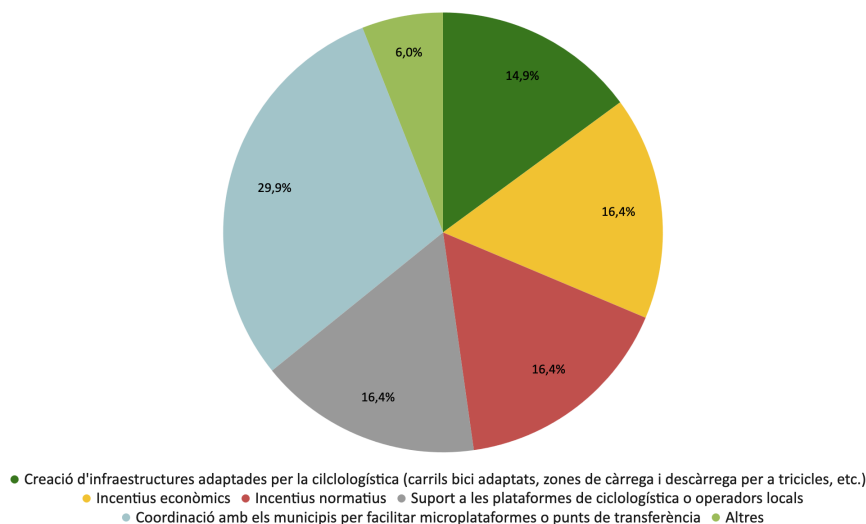


Gràfic 4. Creus que l'SPRO hauria d'incorporar millores per facilitar el control i la supervisió per part de la policia local i/o els gestors municipals de mobilitat?

Així mateix, es va preguntar “En cas que hagi respost que l'SPRO hauria d'incorporar altres millores per facilitar el control i la supervisió per part de la policia local i/o els gestors municipals de mobilitat, pots indicar quines?” amb els següents resultats:

- Presa de foto i identificar la ubicació i el moment temporal
- Cal estudiar segons casos

- Cuerpo especializado
- Control dels qui no registren l'aturada
- Obligar a tots usuaris a registrar operacions a DUM
- Que los vigilantes de la zona azul/ verde. Controlen el uso adecuado de DUM
- Supervisió del temps de C/D
- Indicar el motiu d'estacionament
- Integració plataformes control zona regulada
- Registrar totes les operacions, inclòs PMR, i limitar-ne les estades



Gràfic 5. Com creus que l'AMB podria ajudar a fer que la ciclogística sigui una opció real i viable en el repartiment de mercaderies d'última milla?

Així mateix, es va preguntar “En cas que hagi respost que l'AMB podria introduir altres mesures per ajudar a fer que la ciclogística sigui una opció real i viable en el repartiment de mercaderies d'última milla, pots indicar quines?” amb els següents resultats:

- Control horaris
- Ser quirúrgic. La ciclogística només és viable en entorns molt concrets
- Reduir y controlar horaris
- Restringir àmbits concrets a repartiment només amb ciclogística en horari més ampli
- Fer inviable (restriccions, limitacions horàries, taxes...) el repartiment de paqueteria petita amb vehicles de combustió / contaminants
- Que s'utilitzi per sectors concrets
- Restricció accés a determinats vehicles en zones sensibles

Així mateix, es va preguntar “Quines mesures en relació a la DUM hauria de prioritzar l'AMB en el període 2025-2030?” amb els següents resultats:

1. Coordinació amb els plans d'usos existents a la ciutat.
2. Facilitar millores a l'app.
3. Mateixa normativa en les DUMs en ciutats veïnes on la Conurbació urbana sigui diferent

1. Definir cada tipus d'ús on fer i durant quant temps
2. Polítiques que fomentin consciència en hàbits de consum
3. Apreuament en excés d'ús a espais DUM

1. Regulació taxa ecommerce
2. Xarxa punts de recollida
3. Optimització necessitats DUM per territori (barri)

1. Millorar coneixement de totes les maniobres de distribució que es produeixen a la ciutat.
2. Fomentar ciclologia
3. Control indisciplina

1. Microhubs
2. Indisciplina viària vehicle industrial
3. Plataformes

1. Homogeneïtzar spro com a mecanisme
2. Millora de l'app perquè sigui intuïtiu
3. Open data

1. Utilització obligatòria de l'app.
2. Microhubs
3. Normativa homogènia

1. Crear accions formatives i de sensibilització perquè la població entengui l'impacte dels seus hàbits de consum, promovent així els punts de conveniència.
2. Impulsar i millorar la Spro.
3. Coneixement del sector a través de dades disponibles per fer polítiques i mesures adequades.

1. Millores SPRO
2. Subvencions canvis combustible
3. Diagnosticar la DUM a nivell AMB (amb dades)

1. Plans logística urbana
2. eCommerce
3. Normativa

1. Homogeneïtzació normativa
2. Finestra única per autoritzacions, permisos etc., similar a ZBE

1. Començar el treball per a homogeneïtzar normatives a nivell AMB.
2. Formació per al sector de la DUM
3. Començar a treballar per a unificar criteris de tarifes i senyals entorn a la DUM a nivell AMB.

1. Sancions per mal ús
2. Adaptació d'horaris segons la situació dels comerços que ens fan ús

1. Facilitar más zonas de carga y descarga

1. Ampliar los puntos de carga y descarga.
2. Reducir densidad de tráfico privado/particular
3. Reducir limitaciones horarias para la distribución de mercancías

1. Distribución nocturna
2. Distribución desde hubs en aparcamientos
3. Concesionar zonas de reparto

1. Governança
2. Coneixement del sector i dades
3. Millorar operativa i infraestructura

1. Zones c/d properes als establiments d'hores
2. Més temps a les zones de c/d per la distribució a Horeca
3. Flexibilitzar limitacions horàries segons sectors i les seves característiques

1. Expandir utilització SPRO
2. Treballar per homogeneïtzar normes d'ús
3. Avançar en models de DUM flexibles segons les activitats

1. Potenciar la ciclologística
2. Impuls operadors neutres
3. Restriccions/limitacions vehicles de combustió / contaminants

1. Millora automatització SPRO
2. Ampliació zones càrrega i descàrrega
3. Facilitació microhubs

1. Homogeneïtzació de senyalització i normativa
2. Horaris
3. Control indisciplina i seguretat laboral

1. Disposar de dades de l'ús de DUM
2. Impulsar eina DUM metropolitana
3. Accions comunicatives orientades a perfils diferents

1. Sectorials-homogeneïtzació - formació
2. Facilitar economia als transportistes

2. Posada en comú

Metodologia participativa:

Es van repartir una sèrie de post-its per recollir aquells comentaris i valoracions que les assistents volguessin compartir. Així mateix, es va donar un espai en plenari perquè les assistents expressessin allò que volguessin sobre el treball elaborat. Durant la posada en comú es van recollir les següents aportacions:

- 1.- Caldria homogeneïtzar la feina entre les sessions fetes amb l'Ajuntament de Barcelona i la TMDUM de l'AMB. Caldria trobar els punts de connexió amb el pacte de mobilitat.
- 2.- En quant a formació i caracterització, les entitats gremials poden aportar molt.
- 3.- S'agraeix la iniciativa per homogeneïtzar les polítiques a l'AMB i es comparteix aquesta necessitat.
- 4.- Cal considerar la nova classificació de CNAEs (actualment es defineix a través del producte no del sistema de venda). De manera que ara mateix no sabem el mitjà en el que es comercialitza un producte. Ara mateix no hi ha manera de fer seguiment en el sistema de dades "per on ve cada cosa". Seria possible parlar de la distribució de proximitat? Comerç de proximitat vingués penjada directament, perquè tingui una línia preferent per davant d'altres.
- 5.- Les transformacions de tots els municipis fan que hi hagi cada vegada menys espai per a vehicle privat o professional. Cal repensar quines polítiques fem i que ha de passar a cada espai i durant quant de temps.
- 6.- Hi ha necessitat de registrar totes les accions que es fan a l'espai públic. Actualment els PME ocupen el 15% de les places reservades a CiD,
- 7.- Cal posar un preu a les coses. Definir quin és el temps necessari per fer operacions professionals. Fora d'aquest temps se li ha de posar un preu.
- 8.- Tota la distribució per hubs o armaris intel·ligents són necessàries. Els armaris s'han de situar fora de l'espai públic, i són solucions complementàries a la DUM. Cal fer sostenible el sistema, no només verd, si no que hi càpiguen els diferents vehicles.
- 9.- Ciclogística només viable a llocs concrets, exacte, però tot el que és nucli urbà si és una bona solució.
- 10.- Furgonetes (elèctriques o combustió), operadores que fan intercanvi de paquets a la via pública. Externalització de distribució s'ha de perseguir. Millor fórmula és la instal·lació de microhubs gestionats per operadors neutres.
- 11.- Cal perseguir el mal ús de les zones no DUM. Fent càrrega i descàrrega sense utilitzar ni l'app ni l'espai. Les accions per endreçar la ciutat caldria posar més atenció en l'ús indiscriminat. La pregunta hauria de ser a l'inrevés: hi ha alguna dada de les denúncies de l'ús indiscriminat del carrer que es fa?
- 12.- Les dades que es mouen en el món del transport són molt difícils d'obtenir si no són procedents dels propis transportistes. Es requereix la col·laboració de les companyies de transport. Perquè les companyies bolquin les dades se'ls ha d'oferir alguna cosa. Sense les dades és complicat prendre decisions. Segurament ara mateix hi ha percentatges molt baixos de dades.

- 13.- Restricció dels vehicles de transport per carretera. Hi ha ZBE Barcelona, restriccions ja en tenim prou. Les administracions públiques tenen l'obligació de garantir la distribució de mercaderies. Totes les activitats són necessàries, no estem parlant només d'Amazon. Sempre surto amb la sensació que es criminalitza la distribució per carretera i és un servei essencial. La ciclogística està molt bé però no pot substituir tot el sistema. Al sector del taxi l'obligaríeu a anar amb Tuc-tuc?
- 14.- La flota està envellida perquè el servei està infravalorat. El mercat està molt precaritzat i els autònoms no poden renovar els seus vehicles perquè el preu dels serveis el fixen les grans companyies.
- 15.- S'ha de ser conscient amb el sector. Es requereixen DUM. La solució són més zones de càrrega i descàrrega i alleugerir els vehicles privats.
- 16.- S'ha parlat de sancionar un ús excessiu de la DUM. Tots els transportistes que coneixen volen deixar la mercaderia el més aviat possible. La problemàtica amb el temps d'ocupació de les places de CiD està molt relacionada amb la DUS.
- 17.- S'agraeix la línia d'homogeneïtzació. Es recomana aprofundir en els detalls. S'ha dit que les furgonetes s'aturen i no s'estacionen. En alguns llocs es pot fer aturada però no estacionament. S'ha de fer una reflexió de fons a on es pot fer aturada i a on estacionament. Els problemes no és ben bé a la DUM sinó a la DUS o qui no està autoritzat per fer un estacionament i se'n va i s'atura. Ara mateix està sancionat l'estacionament però no l'aturada.
- 18.- Molts ajuntaments estableixen places de càrrega i descàrrega, però cal tenir en compte que els vehicles poden tenir dimensions molt diferents i cal ajustar les places a la realitat. L'ATM disposa d'una guia amb recomanacions bàsiques sobre les zones de càrrega i descàrrega de mercaderies.
- 19.- És un sector atomitzat de petites empreses que treballen a comissió, seguint el preu de grans operadors (controlen el 75% del mercat). El sector DUM no marca el preu dels serveis, és una ruïna pels treballadors. Ara mateix es requereix una titulació i s'està portant gent de fora per poder trobar gent amb titulació disposada a treballar per aquest preu. En zones altres no hi ha zones càrrega i descàrrega i els vehicles es queden al carrer. Ara mateix la limitació és el preu. La ZBE ha fet que es retirin molts vehicles antics i molta gent es quedi sense feina. El preu que paguen per la distribució amb un vehicle elèctric o un de combustió és el mateix. L'administració no pot marcar preus. Manquen infraestructures per carregar vehicles elèctrics pesants i on estacionar-los.
- 20.- El gran problema és que els autònoms són molt menys ara que al 2017. Els microbusos no poden fer la distribució si no poden els camions. Busquem coses per competir amb el sector que ha portat el servei els darrers 30 anys.
- 21.- Quan es treu el tema de la manca de dades. Es podria intentar comprendre com funciona al DUM a través de l'oferta i la demanda, ampliar l'enquesta de dades de comerç, obtenció de dades de les plataformes,...
- 22.- En temes de governança. El sector evoluciona cap a reduir el nombre de viatges a domicili. Hi ha cap línia per introduir la distribució intel·ligent en habitatges?
- 23.- S'ha abordat la conveniència de tenir diferents lockers incompatibles a l'espai públic. Es pot regular l'ús?
- 24.- Hi ha cap reserva d'espai d'ordenació per a l'espai logístic?
- 25.- En el difícil camí cap a l'electrificació. S'està parlant d'autopistes elèctriques on els camions es poden connectar a la catenària (ja s'han fet proves pilot a Alemanya i als Països Baixos).

- 26.- Hi ha altres països que fan entregues a domicili amb drons (com per exemple a l'extraradi de Dublin). Ha de passar? Ho volem? Cap a on anem?
- 27.- Cal situar les zones de càrrega i descàrrega properes als establiments Horeca. Les mercaderies tenen un volum i un pes i cal facilitar-ne la càrrega i descàrrega.
- 28.- Caldria documentació per justificar les accions DUM.
- 29.- Foment de la ciclologística.
- 30.- Impuls d'un operador neutre que gestioni microhubs i repartiment amb governança públic-privada.
- 31.- Controlar més la indisciplina a les zones DUM, especialment en carrers i xamfrans a través de la policia local i càmeres.
- 32.- Permetre només la DUM/DUS en zones regulades.
- 33.- Redimensionar l'SPRO territorialment.
- 34.- Considerar la mobilitat com essencial, com preveu la legislació vigent, i no posant-hi tantes restriccions.
- 35.- Potenciar la distribució nocturna atempta contra la conciliació de les treballadores DUM.
- 36.- Cal definir una estratègia comunicativa per sensibilitzar sobre l'impacte de la DUM.
- 37.- Definiria un Pla amb objectius 5 anys i objectius a 10 i 15 anys.
- 38.- Cal incrementar les zones DUM.
- 39.- Cal que la regulació DUM sigui flexible segons el sector.
- 40.- Afavorir polítiques de renovació del parc mòbil de mercaderies.
- 41.- Cal tenir en compte l'orografia del terreny a l'hora d'aplicar certes mesures. La DUM ens ha de facilitar la vida.