

Participació

Comunicació i Participació – Gerència d'Ecologia Urbana

Av Diagonal 240 planta 4a
08018 - Barcelona
www.bcn.cat**ACTA DE LA SESSIÓ DEL GRUP LOGÍSTICA I DISTRIBUCIÓ DE MERCADERIES
DEL PACTE PER LA MOBILITAT DE BARCELONA****Dia:** 18 d'abril de 2016**Hora:** 18.30 h**Lloc:** sala Martorell, 4a planta d'Ecologia urbana

Hi assisteixen:

ENTITAT	COGNOM	NOM
ADISCAT – As. Empr. Logíst. Distrib. Begudes i Alimentació Catalunya	Fernández	José Manuel
ADISCAT – As. Empr. Logíst. Distrib. Begudes i Alimentació Catalunya	Alarcón	Francisco
AECOC – As. Española de Codificación Comercial	Nicolàs	Marc
AEM – Asociación Española de Empresas de Mensajería	Gómez	Francesc
Agència d'Ecologia Urbana de Barcelona	Palau	Joan
Agència d'Ecologia Urbana de Barcelona	Sanchís	Ferran
AGTC – As. General d'Autònoms-Pymes Transportistes de Catalunya	Martínez	Adolfo
Ajuntament de Barcelona - grup municipal CIU	Cabrerizo	Julià
Ajuntament de Barcelona - grup municipal CUP	Martínez	Núria
Ajuntament de Barcelona – grup municipal PSC	Mòdol	Daniel
AMB- Àrea Metropolitana de Barcelona	Iglesias	Marc
ASTAC – Asociación de Transportistas Agrupados Condal	Magaña	Evaristo
ATM- Autoritat del Transport Metropolità	Pou	Cristina
BAMSA	Morales	Alfred
B:SM – Barcelona de Serveis Municipals	Roig	Antoni
Barcelona Comerç	Barti	Alfons
Biomedical Logistics	Gómez	Francesc
BR- Barcelona Regional	Prats	Josep
Cambra de Comerç de Barcelona	Bardají	Cristian
CCOO Barcelonès	Jurado	José Manuel
CEDAC	Ribera	Carles
Consell de Gremis de Comerç, Serveis i Turisme de Barcelona	Sanz	Xavier
DOYMO – Desarrollo, Organización y Movilidad	Moll	Miguel Ángel
Gremi Cuines, Banys i Reformes de Catalunya	Torrents	Maribel
Gremi del Motor	Blanafort	Joan
Pacte Industrial per a la Regió Metropolitana de Barcelona	Valdivia	Albert
PIMEC Comerç	Villanova	Joaquim
PTP- Associació Promoció Transport Públic	Tineo	Joan
Saba Aparcaments	Díez	Jordi
UNO – Organización Empresarial de Logística y Transporte	Fernández	Laura
UNO- TNT Express	Arqué	Ramon
UNO- CBL Logística	Benlloch	Pedro
UNO- MRW	Álvarez	Òscar
UNO – Fedex	Coca	Agustín
UNO – Fedex	González	Marcos
UNO – DHL	Palà	Josep
UNO – DHL	Recio	Ricardo
TRANSCALIT – Federació Catalana de Transports de Barcelona	Mañes	Eugeni

Representants de l'Ajuntament i ponents:

- Mercedes Vidal, regidora de Mobilitat
- Adrià Gomila, director de Mobilitat d'Ecologia Urbana
- Toni Roig, director de la Divisió d'Aparcament de B:SM
- Ángel López, responsable municipal del Programa d'Implantació del Vehicle Elèctric
- Àlvaro Nicolás, assessor de la Regidoria
- Adriana Malé, de la gerència adjunta d'Infraestructures i Mobilitat d'Ecologia Urbana
- Mar Escala, de la Direcció de Mobilitat d'Ecologia Urbana
- Carme Ruiz, del Departament de Participació d'Ecologia Urbana, que actua com a secretària de la sessió

ORDRE DEL DIA:

1. Valoració d'aplicació de flexibilitat del temps d'estada en la càrrega i descàrrega

Mercedes Vidal obre l'acte agraïnt la presència dels assistents. Comenta que el Pacte és un bon espai per desenvolupar els temes com la DUM. Els valors ambientals estan lluny del compliment de la llei i la DUM té una gran influència en la contaminació de la ciutat. Cal trobar un sistema objectiu i equitatiu per les operacions de càrrega i descàrrega i això no és fàcil. L'ocupació ha de ser funcional. Si és massa elevada no hi ha rotació. Explica els objectius del Pla de Mobilitat Urbana 2013-2018, les principals línies d'actuació, el repartiment modal d'inici del Pla, l'escenari modal per al 2018 i les actuacions principals que conté el Pla en l'àmbit de la DUM que es concreten en: assignar operatives pròpies a cada context, estudiar la regulació específica zonificada (carrils C/D i finestres temporals), estudiar la implantació d'àrees de proximitat i centres de distribució, promoure el repartiment amb mitjans de baix impacte, establir mesures per a la gran distribució, millorar el control de la disciplina en les places de C/D, millorar la informació disponible, incorporar noves tecnologies per millorar la gestió i, finalment, analitzar la gestió de la DUM en funció dels paràmetres ambientals.

Adrià Gomila explica el treball participatiu dut a terme amb els gremis per valorar la flexibilitat de temps d'estada a les places de C/D (actualment està establert en mitja hora) i la viabilitat de les propostes estudiades. Les alternatives són, d'una banda, treballar amb la variable tipus d'activitat diferenciant les tasques de càrrega i descàrrega de les de muntatge i desmuntatge. Els gremis habitualment combinen els dos tipus de tasques i, per tant, es descarta aquesta alternativa. De l'altra, treballar amb la variable temps, amb la qual cosa s'obren tres vies: oferir temps diferenciats a cada gremi o sector (opció que es descarta per no ser equitativa), treballar amb tarifes (tipus Bicing) i treballar amb quotes o bosses de temps.

En el torn obert de paraules d'aquest punt es fan les següents aportacions:

- El problema no el genera la DUM sinó el sistema de comerç. El transportista dona un servei. Cal buscar solucions adaptades a cada situació.
- Cal mantenir l'ús i la finalitat de les places DUM. Convé discriminar el seu ús argumentant els motius.
- Opinió contrària a l'anterior. Trobar solució per a cada sector és molt difícil. La regulació de la DUM és bona per a la majoria d'operacions. Disconformitat amb els tractaments diferenciats.
- Desacord amb la proposta de cobrament perquè el transportista no pot repercutir el cost a l'empresa proveïdora.
- Demanda de tipificació dels vehicles que utilitzen les places de C/D per evitar usos indeguts.

- Petició de dades per saber quines zones DUM estan sobrecarregades i quines infrautilitzades. Mercedes Vidal respon que l'app donarà molta informació per reorganitzar i planificar el futur.
- Petició d'estudi per franges horàries de la utilització de les zones, per optimitzar-ne l'ús. Hi ha gremis que necessiten més de mitja hora i podrien utilitzar les places en els horaris infrautilitzats.

2. Milliores de l'app de l'ÀreaDUM

Toni Roig presenta les grans xifres de l'ÀreaDUM i la seva evolució des de la seva implantació al novembre del 2015 fins al febrer de 2016: 76.697 descàrregues de l'app, 52.382 usuaris registrats, més de 4 milions de tiquets emesos (un 12% del total són per mitjà de SMS) i 37.500 usos diaris. Les dades posen de manifest que el nombre d'operacions s'ha anat incrementant al llarg dels mesos però que ara es detecta un cert estancament. Al matí es fan moltes més operacions que a la tarda. Les denúncies per estacionar vehicles no autoritzats són de més de 2.000 al mes. La ocupació real de les places de l'ÀreaDUM està al voltant del 60%. Per acabar explica les millores previstes de l'aplicatiu que es concreten en: emissió de missatges informatius i comunicació d'incidències del servei a totes els usuaris registrats, publicació al web de tota la informació de places ÀreaDUM, comprovació de les característiques del vehicle per poder utilitzar l'app, informació predictiva de les places lliures de cada zona, incorporació automàtica de 30 minuts addicionals als vehicles elèctrics.

Al torn obert de paraules es comenta que l'app no està preparada per grans empreses amb molts vehicles perquè l'aplicatiu no té motor de recerca i l'opció de mapa no està activada. Toni Roig agraeix l'aportació i respon que cal millorar l'app.

3. Prestacions i servei del vehicle elèctric per a la distribució urbana de mercaderies

Ángel López explica que la piràmide saludable de la mobilitat situa els vianants, els ciclistes i el transport públic de manera prioritària i el transport de càrrega i els vehicles particulars per a un ús ocasional. Es pretén que el vehicle elèctric sigui el mode preferent de mobilitat motoritzada individual i col·lectiva, pública i privada. Per aconseguir i un cop fer l'impuls públic inicial, es vol implicar el sector privat a curt termini, definir el model econòmic sostenible a mig termini i comptar amb la participació (passiva) dels ciutadans. Així mateix, explica la implicació de les Administracions: programa transversal de l'Ajuntament, coordinació entre Administracions, implicació de la Generalitat i del Govern Espanyol i Plataforma empresarial públic-privada LIVE. Actualment a Barcelona hi ha més de 300 vehicles municipals elèctrics, més de 1.400 vehicles privats elèctrics, 22 taxis elèctrics i més de 300 punts de recàrrega. Cal avançar perquè hi ha una bona gamma de solucions i diferents models que s'adapten a les necessitats.

En el torn d'intervencions es comenta que el vehicle híbrid és una bona alternativa, a mig camí entre el vehicle dièsel i l'elèctric, així com el vehicles que funcionen amb gas. Ángel López respon que cal anar tendint cap al que es més sostenible que és el vehicle elèctric. Es calcula que un 20% de la DUM podria passar a ser elèctrica.

Un cop tractats tots els assumptes Mercedes Vidal tanca la sessió a les 20.45 h i anuncia una nova reunió del grup de treball en un termini aproximat de dos mesos.