



## **DISTRIBUCIÓ URBANA DE MERCADERIES (DUM) A CIUTAT VELLA**

### **SESSIÓ INFORMATIVA**

Data: 12 de setembre de 2023

Lloc: sala Ernest Lluch del Districte de Ciutat Vella

#### **Assistència**

##### **Per part de l'Ajuntament:**

- Fèlix Ortega, gerent del Districte de Ciutat Vella
- Josep Maria Coll, director de Llicències i Espai Públic del Districte de Ciutat Vella
- Adrià Gomila, director de serveis de Mobilitat
- Ariadna Sancho, tècnica de la Direcció de Mobilitat
- Miquel Rusalleda, tècnic Departament Participació
- Francesc Roma, tècnic Departament Participació

##### **Per part de les entitats del sector:**

- Yolanda Redondo Ruiz de TRANSCALIT
- Evaristo Magaña d'ASTAC
- Carlos Folchi d'AGTC
- Jordi Turmo, Anna Masuet, Albert Molist, Pere Saborit d'ADISCAT
- Ariadna Serra, Ana Tamer de Les Mercedes
- Ilias Allali Ben Haman, Director d'Operacions i Tecnologia
- Ines Calzado, Elisabet Simó de l'Associació Professional de Guies de Turisme de Catalunya.

##### **Per part del veïnat**

- Isabel Rodríguez, Teresa Llordés i Ros, Àngela Calvet, Núria Raja, Pilar Subirà, Miquel Carner i Major, Aitor Morilla de BARNACENTRE
- Montserrat Garrich, Esbart Català de Dansaires i Federació d'Entitats de Cultura Popular i Tradicional de Ciutat Vella
- Mercè Navarro Veïna
- M. Antonia Doz Forniés
- Juan Manuel Martínez Lillo, Xarxa veïnal del Gòtic
- Joaquim Ortilles, Xarxa veïnal del Gòtic
- Aureli Burgos Picón
- Asun Justo, Associació Veïnal Casc Antic
- Roger, veí del carrer Ample i membre de Fem Gòtic

Obre la sessió **Fèlix Ortega**. L'objectiu de la sessió és explicar l'estat de la implantació de la DUM a Ciutat Vella i recollir les inquietuds del sector i del veïnat del seu funcionament a partir de l'experiència. La nova DUM va començar finals de juny i per motius diversos han sorgit elements que requereixen una nova anàlisi. Per tant, es valoraran els suggeriments i propostes de millora.

**Adrià Gomila**, utilitza la presentació consultable seguint aquest enllaç: [la DUM en la implantació del Pla de Mobilitat de Ciutat Vella](#). Explica que la DUM s'emmarca dins del Pla de Mobilitat de Ciutat Vella. S'excusa perquè creu que aquesta sessió s'hauria d'haver fet abans i que no obstant això, durant aquest temps s'han rebut alguns ímputs que han provocat alguna millora en la flexibilitat de la proposta inicial. Explica també que a més del reordenament de les places i els horaris de la DUM, hi ha d'altres mesures complementàries i altres línies de treball obertes en les que continuar treballant.

Els objectius de la DUM són:

- Transformació cap a un model més sostenible
- Millora de la C/D que es realitza a la via pública
- Millora de la DUM
- Promoció dels punts de recollida per al B2C
- Flexibilització de l'espai públic
- Promoció de mitjans de transport més sostenibles

S'han tingut en compte els dos treballs de referència que es van elaborar amb participació ciutadana:

- El **Pla de Mobilitat de Ciutat Vella** neix com a resposta als problemes de mobilitat al Districte. Un dels aspectes que es busca millorar és la distribució de mercaderies al territori.
- La **Estratègia DUM** diagnostica i quantifica les problemàtiques i externalitats lligades a la DUM i proposa una estratègia de millora amb horitzó 2030.

L'actuació que es planteja als barris del **Raval, Casc Antic i Gòtic** és augmentar el nombre de places de càrrega i descàrrega (c/d) i reduir els horaris en que poden utilitzar-se. A la presentació no es mostren les places de c/d dels carrers perimetrals del Paral·lel, Ronda Sant Pau, Ronda Sant Antoni, Pelai de Trafalgar, Moll de la Fusta, etc. on també s'han anat creant places de c/d. La finalitat és que la disponibilitat total de places/hora, comptant que en l'horari establert les places estessin sempre plenes, que aquest número global augmenti. I en segon lloc, concentrar els horaris de c/d en la franja de menys afluència de vianants i alliberar l'espai públic d'aquesta activitat, facilitant els altres usos. Som conscients que com estem canviant els horaris estem provocant un canvi en les pautes de repartiment. A partir de la proposta, escoltem les implicacions dels diferents sectors.

**Josep Maria Coll** especifica que els plànols que es mostren dels tres barris són el resultat del procés participatiu que es va fer del **Plans d'Acció del Pla de Mobilitat de cada barri**.

**Adrià Gomila** resumeix el nombre de places que es creen. Abans hi havia 225 places al Raval, 75 al casc Antic i 172 al Gòtic. Amb la proposta n'hi ha 256 al Raval, 230 al Casc Antic i 146 al Gòtic amb l'horari reduït. El nombre d'hores de disponibilitat de c/d passa de 1198 a 1414 al Gòtic i de 1735 a 1784 al Casc Antic. Tenint en compte que al Raval ja fa uns mesos que s'han implantat els nous horaris i places.

Pel que fa als horaris, al Raval està funcionant de 9 a 13 i la proposta del mes de juny a Gòtic era de 9:30 a 12:30 i era també l'horari previst per a Casc Antic. Avui proposem un canvi d'horari i homogeneïtzem els tres barris de 9 a 13. Millora la comprensió del sistema i augmenten les hores: al Gòtic es passa de 1198 a 1734 hores, i al Casc Antic de 1735 a 2062. Som conscients que alguns sectors i sortiran guanyant i altres no, per tant, aturem la implantació a Casc Antic, escoltem les aportacions, les valorem i després decidim.

**Ariadna Sancho** amplia les mesures de l'Estratègia DUM:

- Promocionar CDUMs per a B2B i B2C
- Promocionar recollida a punts de conveniència
- Estudiar i regular possibilitats d'excepcions: HORECA, CiD nocturna o vespertina, producte fresc...
- Incentivar vehicles més sostenibles.

### Torn obert de paraules

**Montserrat Garrich** considera que la c/d de 9:30 a 12:30 suposa un greuge pel veïnat. Abans es podia fer la c/d de 6 a 11 i de 15 a 17. Amb el nou horari i amb la quantitat de veïns, veïnes, turistes i furgonetes de tota mena és un caos. A més, els carrers Sagristans, Capellans i Joaquim Pou s'han anul·lat les places d'aparcament de motos i a partir de les 12:30 hi aparquen vehicles que no són de c/d. Sol·licita que després de l'horari de c/d es mantinguin les places de motos en aquests carrers, com a mínim pels veïns. En segon lloc expressa que les entitats de gegants es veuen obligades a carregar i descarregar pesos pesats (gegants, bestiar, etc.) i encotxar i desencotxar persones en punts llunyans de les adreces dels locals. Sol·licita poder entrar amb un camió al Gòtic i al Casc Antic.

**Isabel Rodríguez** en representació dels comerciants de 22 carrers del Barri Gòtic agraeix la trobada per analitzar la situació. Creu que la nova mesura no ha beneficiat ni als veïns, ni al comerç, ni als vianants. Creu que no és real l'augment de places de c/d. De totes les places de c/d perifèriques només les del carrer Fontanella, que va sobrepasada, són reals com a places utilitzades, no sent així les de les Rambles, ni Via Laietana. El carrer Ample, a més, s'ha generat un conflicte amb els veïns sense cap necessitat, modificant places d'aparcament en c/d que no beneficien al comerç. És a la zona nord on hi més comerç que no a la zona sud. Segons el seu punt de vista tampoc augmenten les hores de c/d si són de matinada i molestant el descans del veïnat de la zona. D'altra banda, l'horari de 9:30 a 12:30 deixa desabastits a tots els establiments de producte fresc (forns, cafeteries, restaurants, etc.) perquè a les 9:30 ja fa hores que estan treballant per donar servei d'esmorzar amb productes del dia. Així mateix les farmàcies també estan en alarma màxima perquè requereixen productes que no tenen emmagatzemats i que en alguns casos requereixen refrigeració (insulines, etc.) i que, per tant, estan retardant el lliurament de productes sanitaris als seus clients. L'anul·lació de la franja de c/d del mig dia penalitza 24/48 hores el petit comerç que per competir amb la voracitat del comerç on-line utilitza aquest horari per preparar i repartir encàrrecs.

Aprofita la paraula per qüestionar la qualitat de les sessions participatives que es van fer del Pla de Mobilitat on assistien poques persones i on no es tenien en compte els seus arguments.

Finalment expressa que l'horari proposat fins a les 12:30 no és l'horari de menys afluència de persones, sinó al contrari, a aquesta hora hi ha màxima afluència de persones i la concentració de vehicles. Per tot l'exposat sol·licita que es revisi tota la proposta per tal d'aconseguir que no marxin més comerços ni veïns del barri.

**Roger.** Exposa que al carrer Fusteria s'han perdut places d'aparcament per a veïnat per a convertir-les en c/d en l'horari previst. Que al carrer Ample hi ha places de c/d. Que tant aquests dos carrers com la plaça de la Mercè estan plens als matins de camions fent c/d treien espai, en aquest cas, a l'ús

del veïnat, per exemple jugar amb els infants. Pregunta què ha de fer el veí amb el cotxe entre les 9:30 i les 12:30 i quina consigna tenen els vigilants i la Guàrdia Urbana.

**Elisabet Simó** pregunta si està prevista una nova zona d'encotxament/desencotxament al Passeig Colom a prop de la Plaça de Medinaceli. Pregunta també si les places de c/d que s'han fet al Passeig Colom podrien ser com les del Passeig Picasso que son de doble ús (passatgers i mercaderies).

**Asun Justo** pregunta si s'ha tingut en compte l'horari escolar. Per exemple al Carrer Sant Pere més Baix hi ha l'escola Cervantes, i a l'horari de sortida coincideix amb el pas de cotxes generant molta perillositat. Està d'acord amb Isabel Rodríguez pel que fa a l'horari de màxima afluència al Casc Antic que creu que ho és durant tot el dia des de les 8 del matí i per aquest motiu, concentrar la c/d a aquest horari del matí suposa estressar molt a tothom.

**Juan Manuel Martínez** exposa la dificultat del control d'aquesta proposta. Exemplifica situacions concretes de vehicles descarregant fora de l'horari.

**Iolanda Redondo** coincideix amb la valoració que ha fet Barnacentre. El perill és paraitzar l'activitat econòmica de certs barris. Recorda que els seus vehicles es mouen per la ciutat perquè algú els ha cridat. Es mostra d'acord en l'homogeneïtzació d'horaris. Creu que les mesures proposades es centren especialment en la modalitat de repartiment B2C al consumidor final i valora important l'ampliació dels punts de conveniència, de fer una tasca de conscienciació al consumidor final per entendre que potser no és tan necessari el lliurament immediat i que per segons quins productes cal aprofitar els comerç del barri. Per contra, la modalitat B2B destinada al comerç és molt més complexa de gestionar-ne els horaris. Les necessitats són molt diverses en funció dels comerços i es veuen afectades per la concentració/limitació d'horaris. Mostra la seva predisposició a col·laborar per trobar solucions conscient que són vehicles grans que generen molèsties i que són necessaris (les escoles també requereixen materials)

**Carlos Folchi** creu convenient homogeneïtzar horaris dins de Barcelona i en la seva àrea d'influència. Posa en valor l'activitat comercial diversa i la necessitat de transportar mercaderies. Entén els inconvenients dels veïns i les veïnes en la necessària convivència amb el transport i reitera la voluntat del sector en que aquesta es produeixi de la millor manera possible. Caldrà treballar les excepcions, per la tarda per cobrir necessitats de farmàcia, de servir producte fresc o que no puguin esperar al dia següent.

**Aureli**. Exposar que el problema principal és el control per part de la Guàrdia Urbana de la normativa, l'incivisme d'algunes transportistes que paren als passos de vianants, que no marquen el temps d'arribada o que sobrepassen el temps de sortida.

**Juan Martínez** expressa la queixa per haver implantat la proposta sense informar al veïnat. Incideix en les 16 places d'aparcament exclusives per a residents, i al Gòtic no hi ha cap plaça entre les 9:30 i les 12:30. Segons el Pla de Mobilitat de Ciutat Vella hi havia el compromís de respectar les places de residents de la zona 1 i no s'ha complert perquè les han ocupat contenidors o bé reserves per a persones amb mobilitat reduïda. Ara també es proposa una zona mixta al Passeig Picasso sobre les places de residents. Amb aquestes decisions ens empenyeu a marxar del barri. Es podrien tocar les zones blaves en comptes de les de residents.

### Respostes

**Adrià Gomila** recorda que l'objectiu és poder realitzar l'activitat de repartiment minimitzant l'impacte que genera sobre el veïnat. No existeix una solució que satisfaci a tothom. Som conscients que al fer una nova regulació, s'està afectant a la manera com es fa l'activitat i altres usos de l'espai públic. Recorda que la proposta està oberta a discussió. Explica que el control de la normativa

s'exerceix de tres maneres: els sistemes de control d'accés (pilones, lectura de càmeres, etc.), a través dels agents de la Guàrdia Urbana i a través dels vigilants de BSM (aplicació).

A les hores de menys afluència de vianants no n'hi ha prou temps per fer el repartiment de mercaderies. Quan més àmplia és la franja de repartiment, més persones trobem al carrer. L'estratègia cerca compaginar la complexitat, per exemple l'horari escolar d'entrada al matí i el de sortida a la tarda, tot i que sabem que al migdia també en surten, amb les necessitats de les farmàcies i la resta de repartiments. Pel que fa a l'homogeneïtzació a ciutat cal tenir en compte que les necessitats de barris com Sarrià o Poble Nou o Ciutat Vella són molt diferents. A Ciutat Vella estem apostant pel repartiment des dels carrers perifèrics (Fontanella, per exemple) que genera menys impacte tot i les implicacions que suposen per als horaris dels transportistes. Pel que fa als comerciants cal intentar no haver de fer més d'un repartiment al dia per reduir l'impacte. També sabem que alguns comerços ho necessitaran però cal que siguin els mínims possibles.

Hem pres nota de les propostes i es revaluaran i es tornarà a convocar per explicar els resultats, cercant el major consens tenint en compte que no hi ha una solució bona per a tothom. Recorda que es valoraran les solucions més específiques o particulars (permisos especials) en funció de les necessitats de comerços o entitats i de les zones.

Pel que fa a l'aparcament de residents és cert que han quedat afectades en aquest horari per tal d'augmentar les places de c/d.

**Juan Martínez** expressa el seu desacord en aquesta mesura i diu que la majoria del comerç del barri està orientat al turisme i no beneficia al barri. Es genera discussió amb altres persones assistents.

**Adrià Gomila** insisteix en que es valoraran també les places de motos i les de l'àrea blava per cercar la millor solució que no impacti sobre les places de residents. Respon també que no està prevista zona bus a Passeig Colon i que en funció de les obres de Via Laietana es tornarà a valorar.

**Josep Mari Coll** reitera que l'objectiu és millorar el conjunt i l'equilibri entre diferents necessitats. Recorda que no tot és possible doncs no hi cap tot al mateix temps i s'ha d'anar actuant per fases horàries. Es revisaran les aportacions per millorar la proposta.

**Felix Ortega** tanca la sessió evidenciant que la solució és complexa i no acaba de satisfer ni a veïns ni a comerciants però s'analitzarà altre cop. Recorda que hi ha voluntat per solucionar-ho i que caldrà adaptar uns carrers sobresaturats a les noves necessitats no previstes fa deu anys. També ha canviat la consciència de la necessitat de pacificació dels carrers. S'està analitzant una mesura que porta dos mesos escassos en funcionament i gràcies a les aportacions rebudes i a la sessió d'avui es revisarà. Convida a fer propostes per escrit i en el termini d'unes setmanes es donarà resposta.

Sense més comentaris, a les 15:30 h es dona per tancada la sessió.