



SESSIÓ PACTE PER LA MOBILITAT GRUP DUM

22 JUNY 2022



I. L'Estratègia Municipal de la Distribució Urbana de Mercaderies (EDUM)

- 1. Caracterització de la DUM i principals problemàtiques**
- 2. Objectius de l'EDUM**
- 3. Catàleg de propostes**

II. Metodologia de la Participació

- 1. Espais de participació**
- 2. Proposta de treball**

III. Oficina de l'EDUM i projectes en curs

- 1. Espais de treball interns**
- 2. Fluxos de treball**
- 3. Temàtiques tècniques**

IV. DUM Data Center

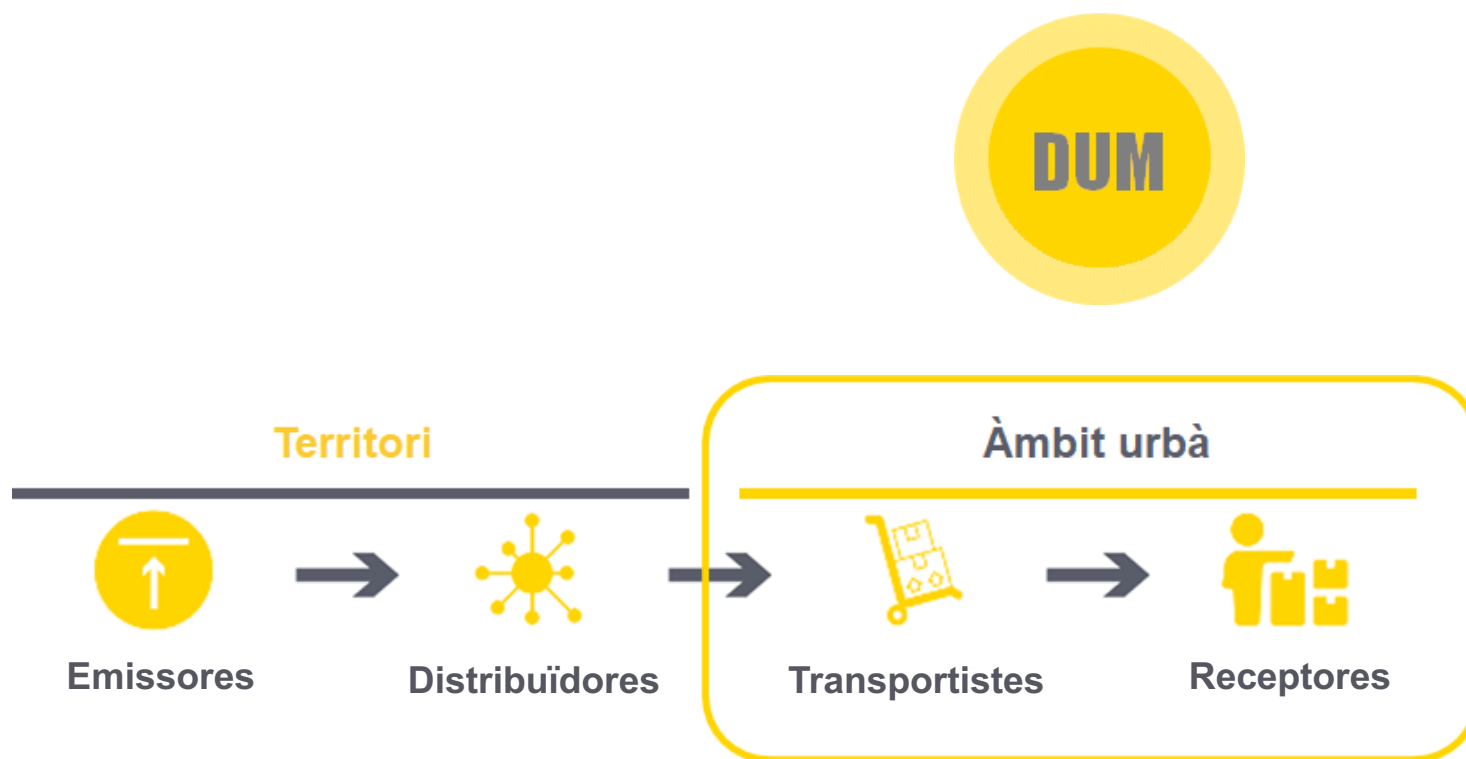
V. Debat obert

I. L'estratègia municipal de la Distribució Urbana de Mercaderies Horitzó 2030. (EDUM)

1. Caracterització de la DUM i principals problemàtiques

1 Què és la DUM?

- La distribució urbana de mercaderies (DUM) és la última part de la cadena de subministrament en la què es reparteixen les mercaderies dins l'àmbit urbà.

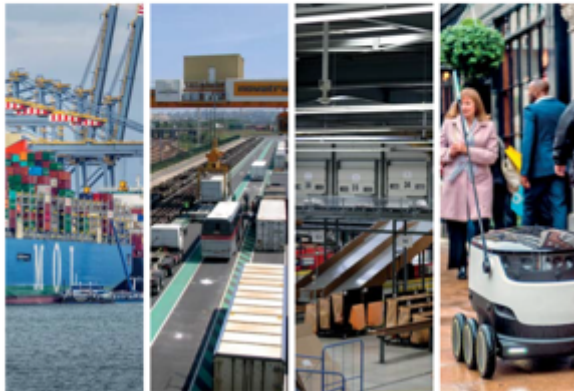


1 Què és la DUM?

La DUM fa possible el sosteniment de la vida a les ciutats. Les nostres necessitats bàsiques i no bàsiques són cobertes a través del consum de mercaderies de tots tipus: aliments, vestit, materials de construcció, sanitari, etc.

ÎLE-DE-FRANCE 2030
LA RÉGION SE TRANSFORME

LA LOGISTIQUE, FONCTION VITALE



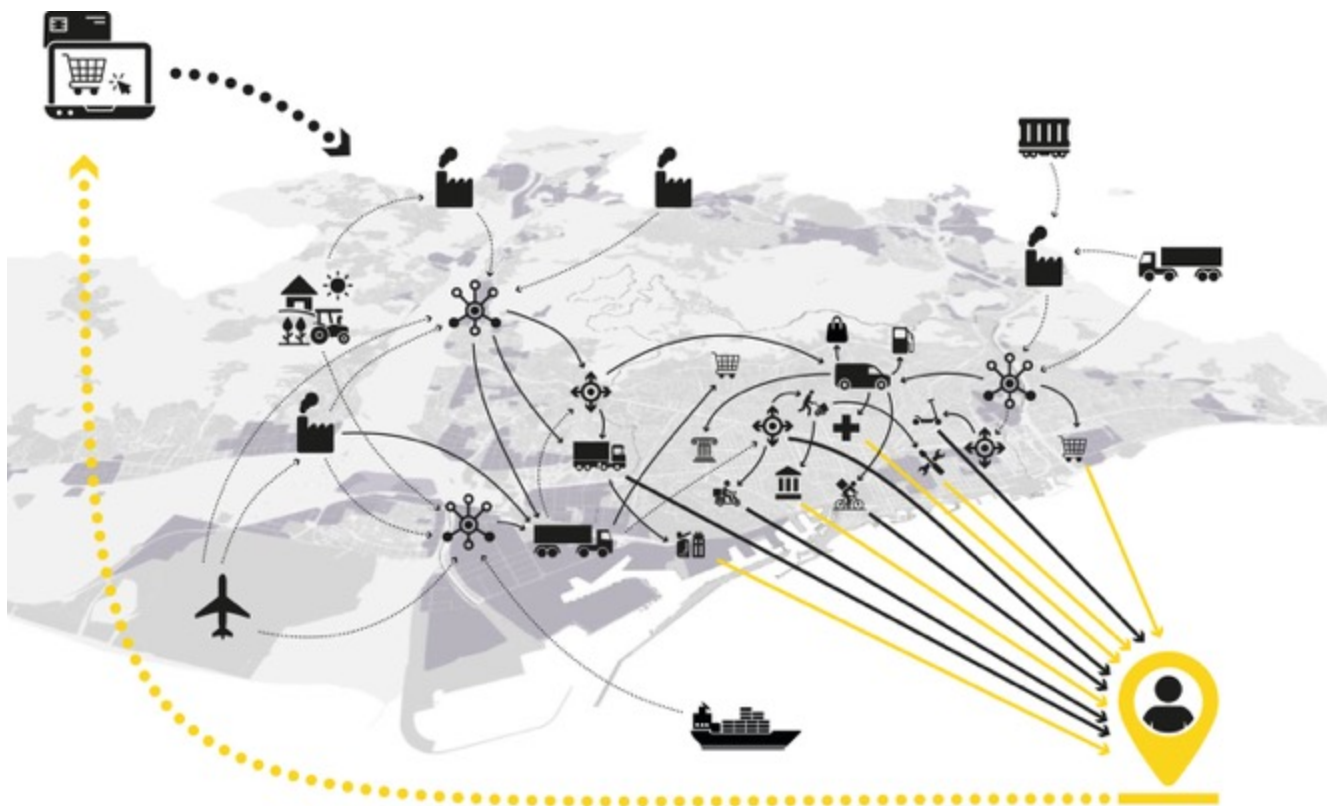
LES CARNETS PRATIQUES N° 8

DE L'INSTITUT D'AMÉNAGEMENT ET D'URBANISME - ÎLE-DE-FRANCE

La DUM dona suport a la distribució de serveis bàsics (establiments comercials, hospitals, equipaments, etc.), a l'economia urbana (restauració, serveis, botigues...), i al desenvolupament del metabolisme urbà.

1 Què és la DUM?

La DUM forma part de **cadena de subministrament molt complexes**, amb **molts agents implicats** i amb **interrelacions de caràcter global**. A més, és un sector **poc conegut** i **difícil de quantificar**.



2 Els 3 models

- La DUM dona **servei als establiments** i a les **persones consumidores** a través de diferents models

B2B

Distribució de **mercaderies** als **96.000 establiments** comercials de la ciutat



B2C

Repartiment de **productes** a les persones consumidores (**1,6M habitants**)



DUS

Distribució de **serveis** a les persones usuàries i **establiments** (residus, reparacions, etc.)



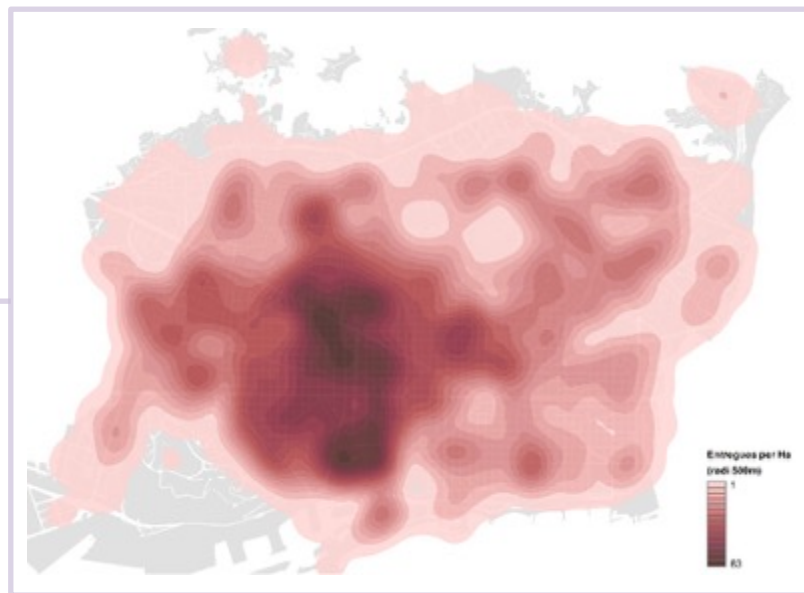
2 Els 3 models. B2B

B2B

12 submodels



145.000
entregues/dia



Entregues concentrades en zones on s'aglutina teixit comercial

Part més visible de la DUM

El 76% de les entregues repartides en 4 submodels

Infraestructura dimensionada a partir de les seves necessitats

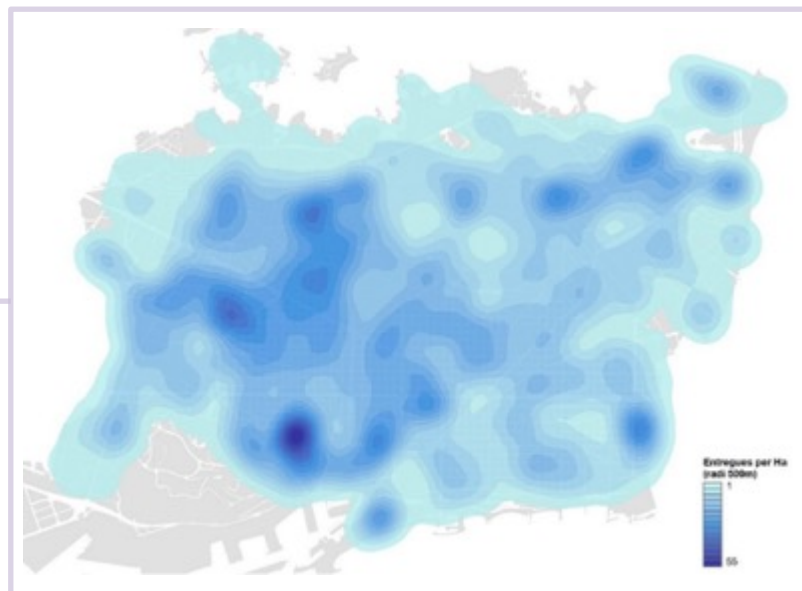
2 Els 3 models. B2C

B2C



98.000
entregues/dia

Entregues esteses, en espais amb concentració d'usos residencials i oficines



Genera preocupació en les ciutats

Uns pocs grans actors dominen el mercat

La infraestructura de la ciutat no contempla les seves necessitats

2 Els 3 models. DUS

DUS

Activitats de prestació de serveis que inclouen el transport de mercaderies



No disposem de la informació necessària per quantificar i territorialitzar la DUS

Lligada a la concentració de població i d'establiments, i altres factors que desconeixem



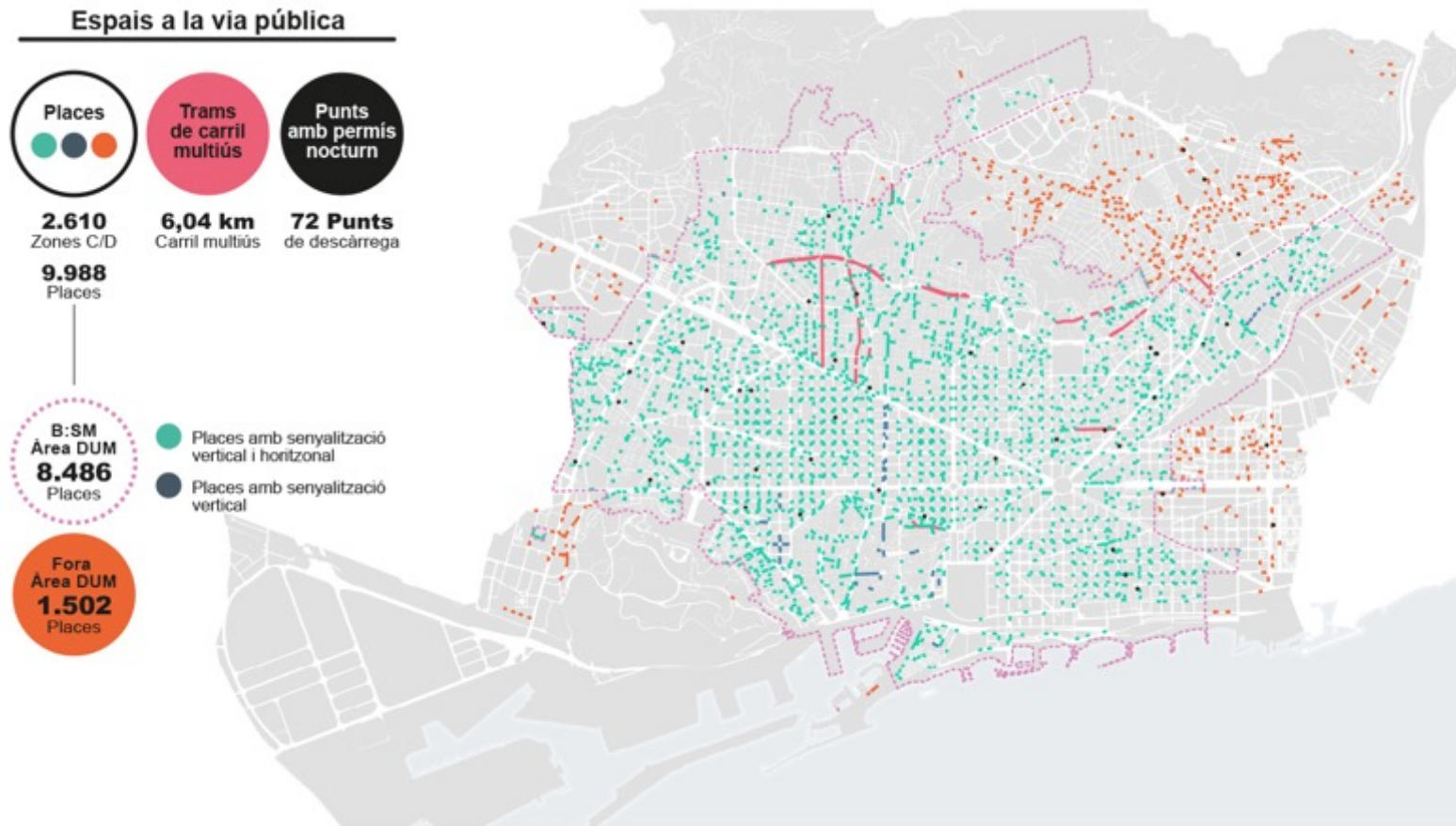
Sector amb un paper important en la DUM (gran ocupació en via pública)

Difícil de quantificar i territorialitzar

La infraestructura de la ciutat no contempla les seves necessitats

3 Infraestructura en via pública (I)

Infraestructura compartida entre B2B, B2C i DUS... però també amb PMRs, vehicles oficials, vehicles particulars estacionats amb indisciplina, etc.



3 Infraestructura en via pública (II)

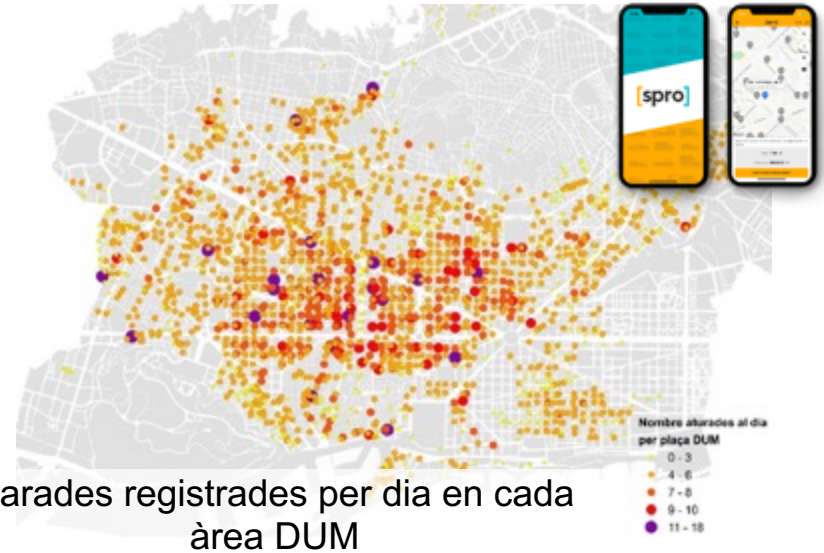
SPRO: l'aplicació per a transportistes per a gestionar la càrrega i descàrrega



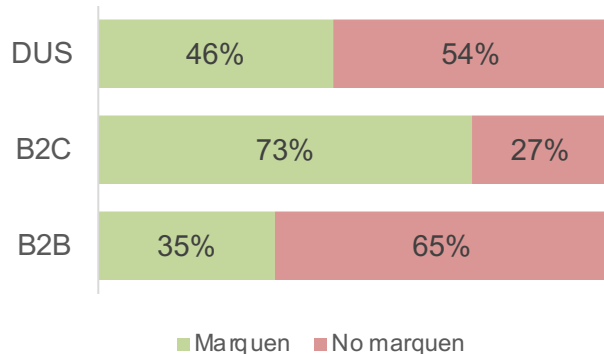
Eina d'ajut per al transportista i per gestionar l'ús de la infraestructura



Font d'informació essencial per entendre i gestionar la DUM



Resultats del treball de camp

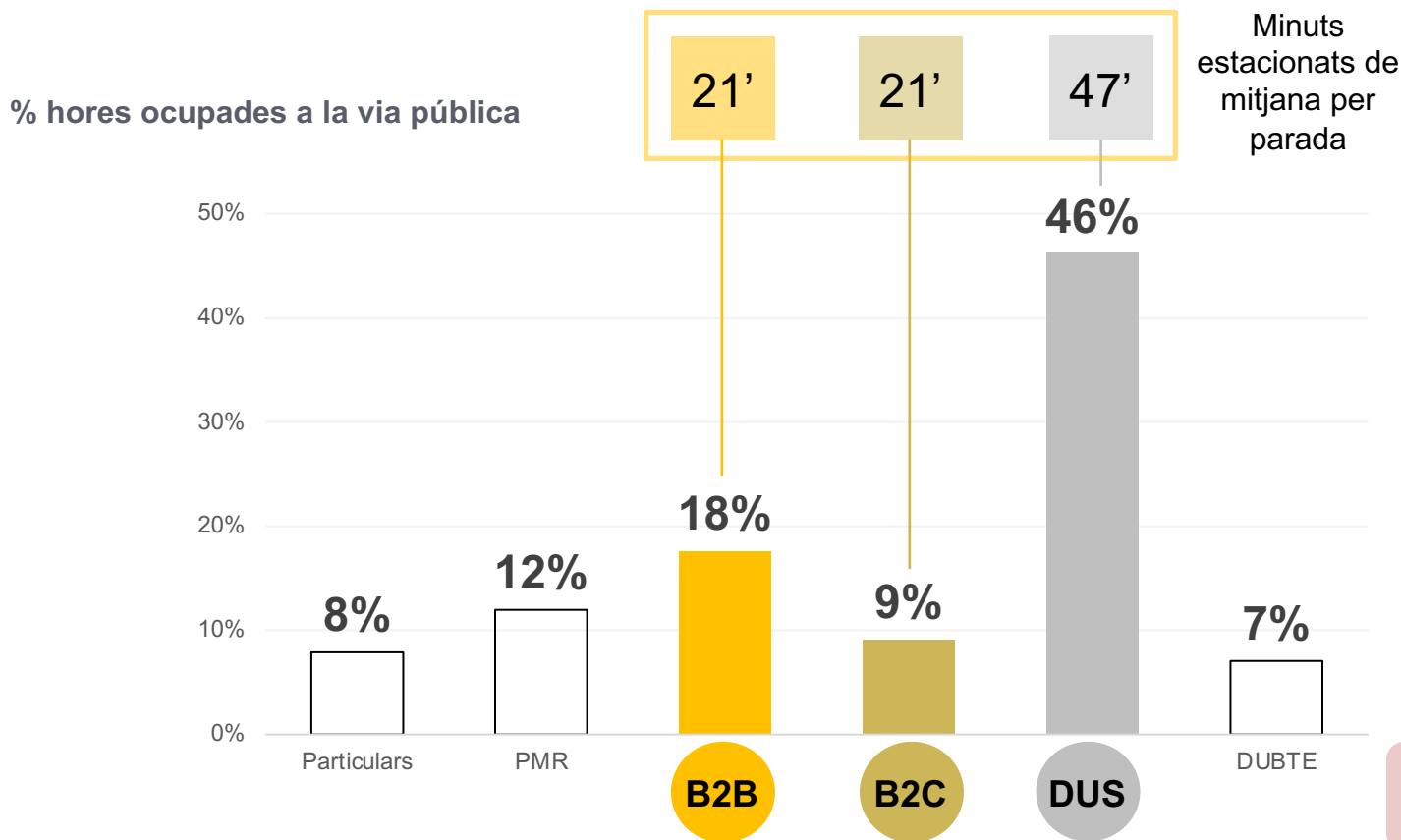


... No obstant, no tots els transportistes registren l'aturada a l'SPRO quan fan càrrega i descàrrega:

- Tant sols es registren la meitat de les parades legals (<30').
- El 75% de les parades de <5' no marquen a l'aplicació.
- Com més curta la parada, menys possibilitats hi ha de què el transportista realitzi el marcatge a l'SPRO.

3 Infraestructura en via pública: ocupació dels models

La DUS és el model que més hores ocupa.



Cal aprofundir en el coneixement de la DUS i en la possibilitat que els estacionaments de llarga durada es puguin realitzar en altres espais.

4 Infraestructura fora de la via pública

Poca oferta disponible fora de la via pública

CDUMs

(Centre de distribució urbana de mercaderies)



- Vanapedal i Ninot: suport municipal i projectes europeus
- Geever: en col·laboració amb B:SM i SABA

CDAMs

(Centre de distribució a l'accés municipal)



- Sense experiència
- Casos internacionals: Londres, Mònaco, Bristol-Bath, etc.

Centres comercials, grans establiments, mercats, etc.



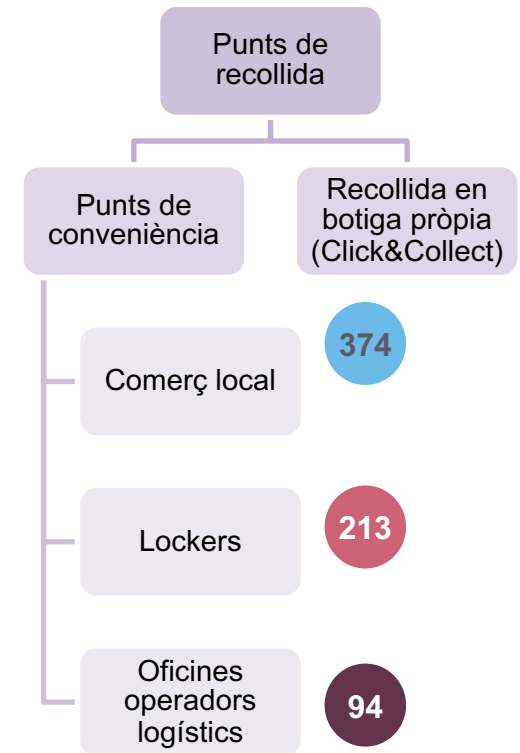
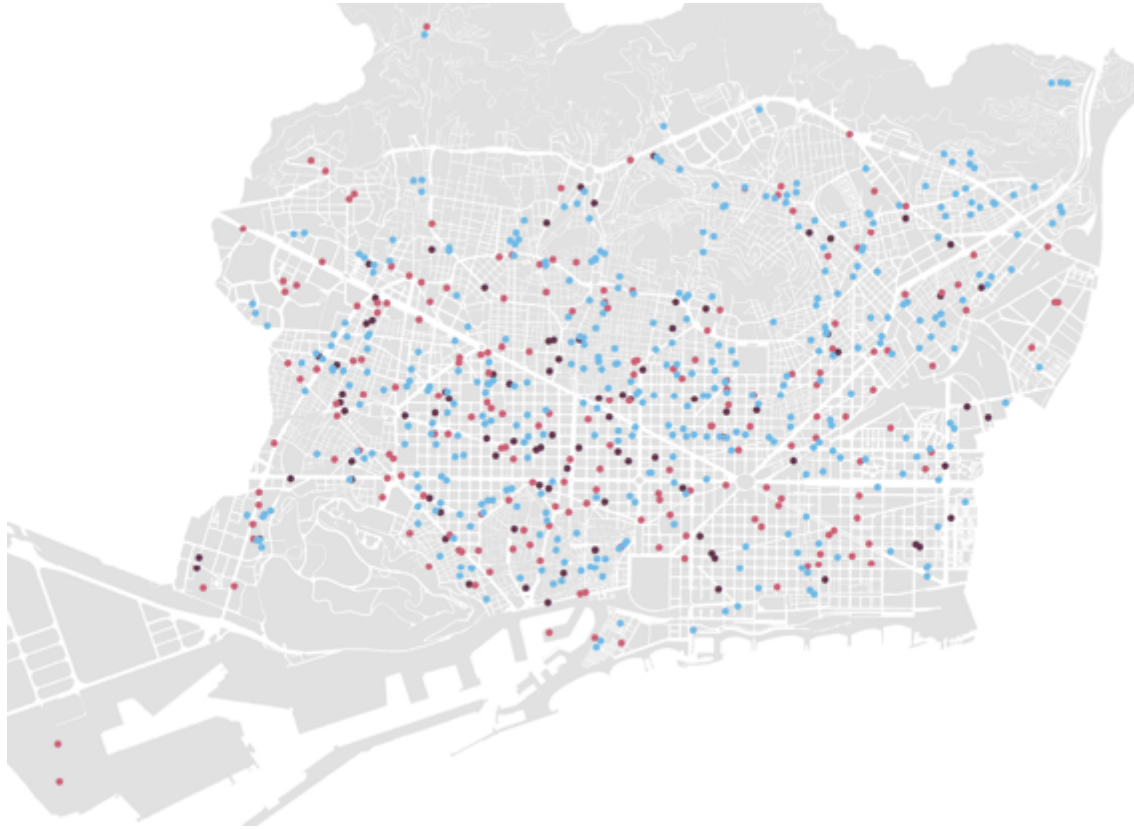
- Espais propis dins els establiments
- Molls de descàrrega interior, etc.

Dificultats en la viabilitat econòmica

Suport econòmic i restriccions d'accés

4 Infraestructura fora de la via pública – punts de recollida (I)

Punts de recollida: la modalitat d'entrega B2C que genera menys externalitats



Model de diferents xarxes sobreposades

Pèrdua d'eficiència

Increment de distàncies

Ciudadà sense un punt de referència

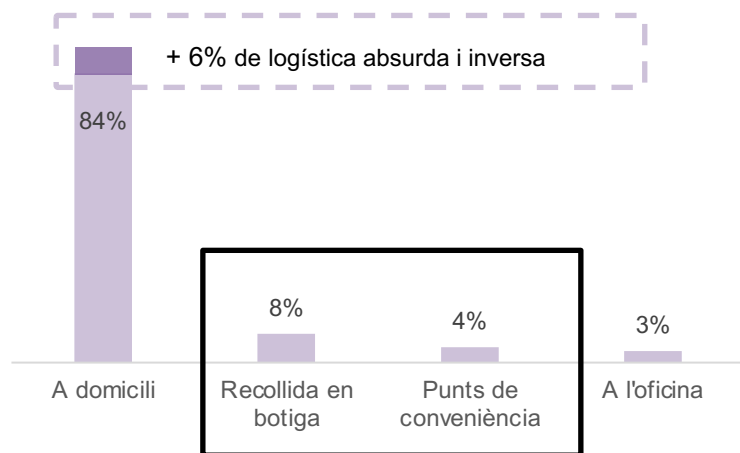
4 Infraestructura fora de la via pública – punts de recollida (II)

Punts de recollida: un ampli marge de millora per endavant

Poc utilitzats

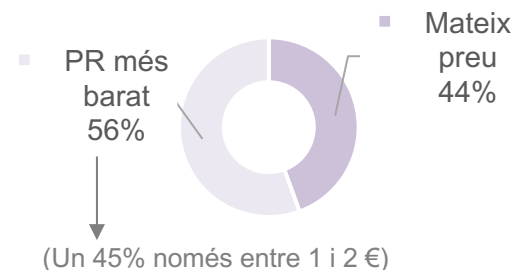
Percentatge molt baix d'entregues realitzades en punts de recollida.

Lluny dels valors d'altres països d'Europa.

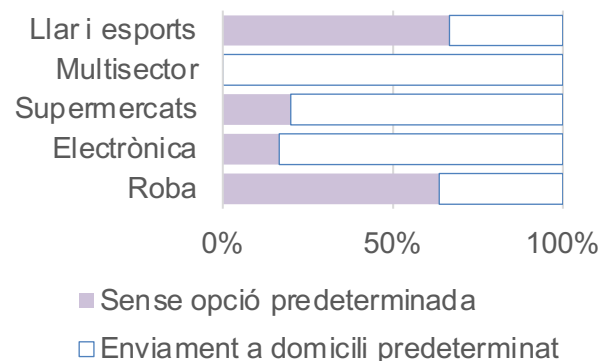


Poc potenciat

Han de competir en preu amb les entregues a domicili



Des de les pàgines web no se'n promou el seu ús



5 Vehicles i subministrament

La DGT considera vehicles de mercaderies els N1, N2 i N3...

Tracto-camió, camions amb caixa, furgons, furgonetes, derivats de turisme



Només 1,6% del parc
propulsat amb
combustibles alternatius

...però altres tipologies de vehicles també fan DUM, tot i que no es considerin com a tals

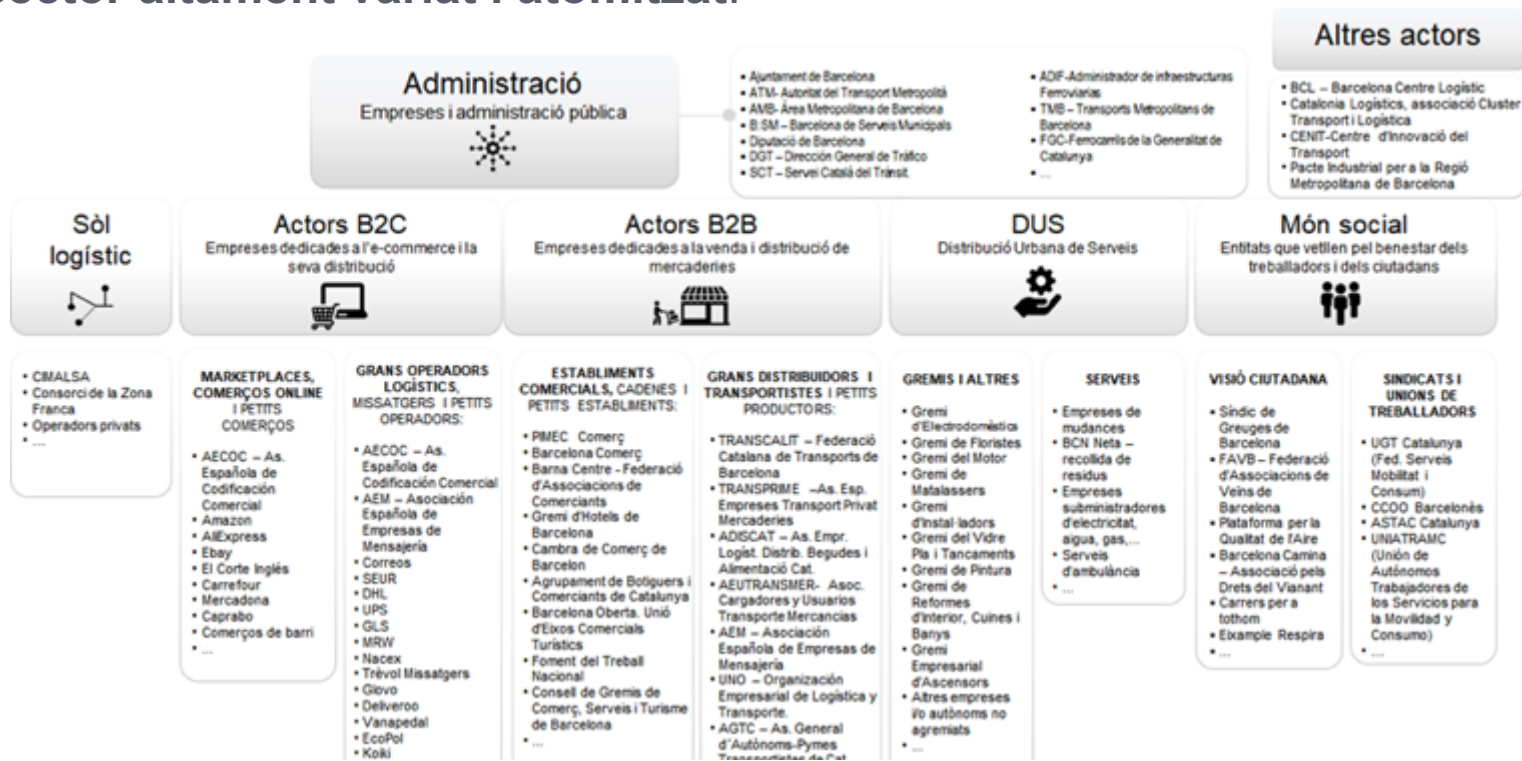
Turismes, motocicletes, cargobicis, VMPs, bicicletes, patinets,...



Incorporats recentment
a la normativa com
vehicles de
mercaderies

Modes més sostenibles,
però amb escassa
regulació per part de
l'administració

LA DUM es desenvolupa principalment per **agents privats** i representa un **sector altament variat i atomitzat**.



La DUM es caracteritza doncs per una gran **diversitat** de **cadena de subministrament**, per la **manca de dades globals**, per la **multiplicitat d'agents** i per la **variabilitat dels processos**, que n'han **dificultat** la seva **gestió i regulació**.

7 Impactes: contaminació

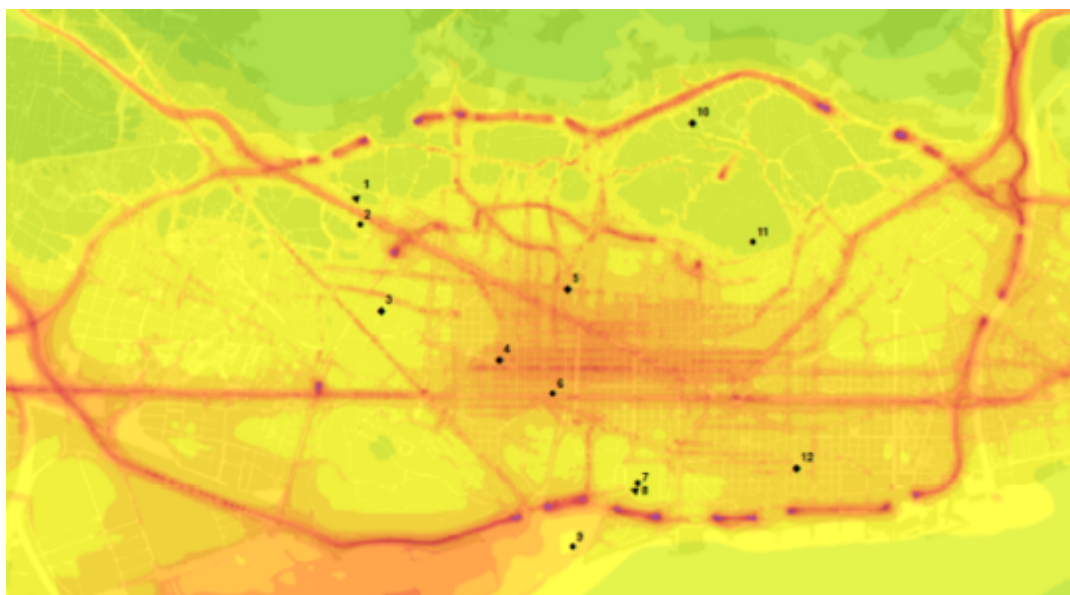
La DUM té implicacions directes en l'espai públic



CONTAMINACIÓ



Tot i que la DUM representa un 17% dels veh·km / any, contribueix a la contaminació en una major proporció.



Immissions de NO₂ a Barcelona i als municipis del voltant (2017).

Furgonetes i camions contribueixen a la contaminació degut al major pes dels vehicles i el major percentatge de vehicles dièsel de la flota.

Contribució de de la DUM a la mobilitat

17%
Veh · km / any



Contribució de la DUM a la contaminació

23%
CO₂eq



31%
PM₁₀



34%
NO_x



7 Impactes: contaminació

La DUM té implicacions directes en l'espai públic



SOROLL



Els principals vials de la ciutat superen el llindar màxim permès de 65 dB(A) de dia i 55 dB(A) de nit. Zones cèntriques com l'Eixample es troben al límit.



Soroll de trànsit viari de mercaderies en període dia (2020).



Soroll de trànsit viari de mercaderies en període nit (2020).

A aquests vials que ja superen els llindars o bé es troben al límit cal afegir-los el soroll generat pel vehicle privat per tenir una aproximació real a la contaminació global per soroll.



7 Impactes: sinistralitat

Total Barcelona
any 2019

1.566
Sinistres

3
Víctimes mortals

23
Ferits greus

1.709
Ferits lleus

Concentració de sinistres associats a la DUM a
l'Eixample



81%
Dels ferits greus



Distribució de les
causes de víctimes
greus o mortals

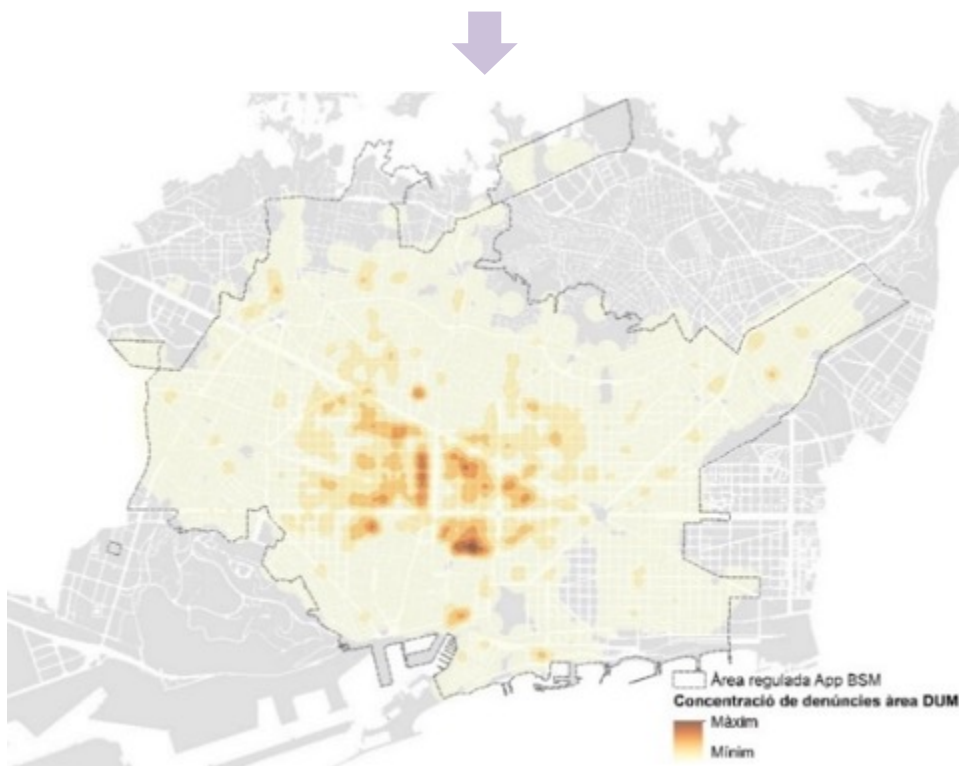
 **81%**

 **19%**

7 Impactes: sancions

150.000
denúncies / any
a l'àrea DUM

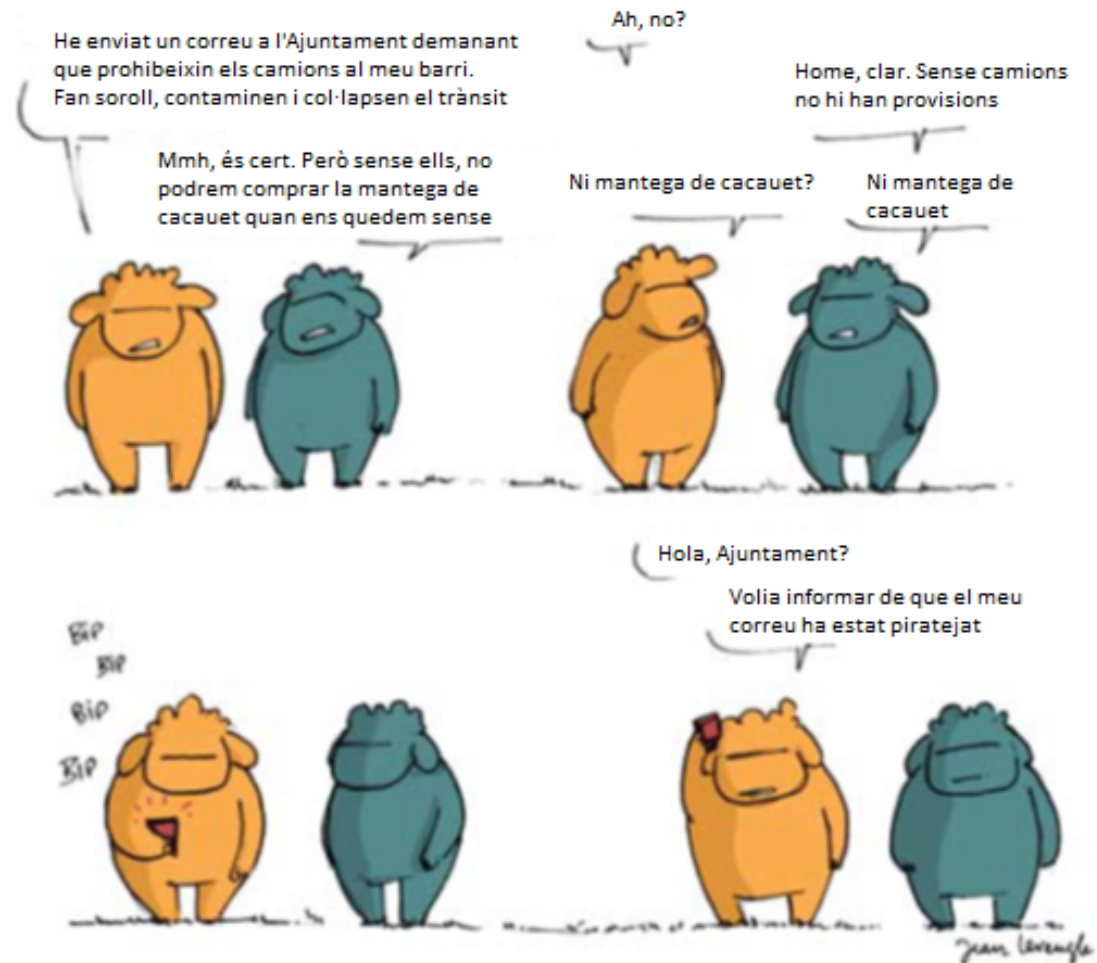
46% de les sancions concentrades a l'Eixample



48% dels establiments enquestats afirmen rebre mercaderies per CiD amb indisciplina

Per tipologia de sanció	Per tipologia de vehicle
47%	75%
manca de comprovant horari	Vehicle comercial
32%	20%
Ultrapassar límit horari	Turisme
19%	4%
Estacionar en una zona de CiD	Camió
2%	1%
Altres sancions	Altres vehicles

Així doncs, la DUM és una activitat amb condició de NIMBY. Són visibles les seves externalitats, cal però fer visible la seva essencialitat per al sosteniment de la vida a la ciutat.



Font: *La logistique, fonction vitale. Les carnets pratiques n°8, de l'Institut d'aménagement et d'urbanisme, île-de-France*

Nous hàbits de consum: la irrupció de l'e-commerce ha modificat els models de distribució tradicional i ha afegit una nova etapa a la cadena de distribució, tot configurant la denominada “**milla extra**”.



Una elevada demanda amb creixements molt accelerats degut a la pandèmia:

- ✓ **23M** de compres online a BCN (**2018**)
- ✓ **33M** de compres online a BCN (**2020**)
- ✓ Increment de **+44,6%** en dos anys (**2018-2020**)

Consumidors conscients poc conseqüents:

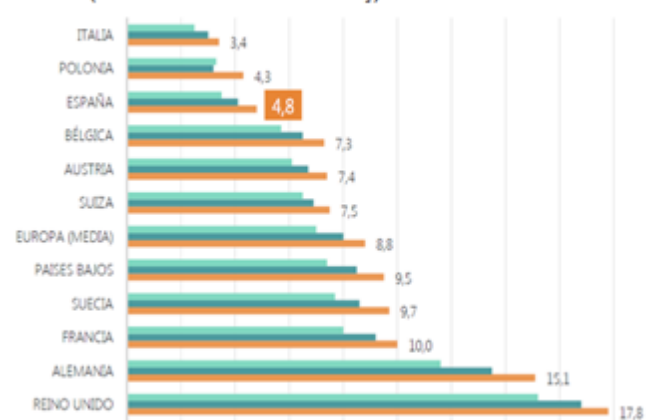
- ✓ **86%** lliuraments a **domicili i oficines** a BCN (**2018**)
- ✓ Augment del **15%** del repartiment a domicili a Catalunya entre 2018-2020

Consumidors més exigents en el tipus de demanda:

- ✓ **Més diversitat** de productes
- ✓ **Menor temps** d'entrega

Un gran creixement de l'e-commerce en un mercat poc madur

Vendes e-Commerce a Europa
(% sobre la resta de comerç)



Fuente: Centre for Retail Research

* Excluye viajes, vehículos, gasolina y entradas

- ✓ Creixement de l'e-commerce del **+44,6%** a Catalunya entre 2018 i 2020.
- ✓ **5%** de **compres** online respecte el total de compres a **Espanya** (2017)
- ✓ Regne Unit (18%), Alemanya (15%) o França (10%) tenen **quotes de mercat molt més altes**.
- ✓ **Altres ciutats i organismes** preveuen **creixements** molt importants de la **DUM** si **no es prenen mesures**.



Londres: Freight and servicing action plan. March 2019

"Els km recorreguts per furgonetes a Londres han incrementat un 54% ens els últims 25 anys i es preveu que creixin un 43% més en els pròxims 50 anys"



World Economic Forum: The Future of Last-Mile Ecosystem. January 2020

*"La creixent demanda del **comerç electrònic** es traduirà en un **increment del 36% dels vehicles de repartiment** als centres de les ciutats el 2030, portant a un increment de les emissions i de la congestió sense una intervenció efectiva"*

10 El model de ciutat

La nova mobilitat derivada de la “milla extra” suposa un repte per una ciutat que té la voluntat de reduir l’ús del vehicle privat.

Objectius del PMU 2024

-25%
de la quota modal del vehicle privat

SITUACIÓ de PARTIDA (Dades 2018)		ESCENARI PROPOSAT (2024)
Mobilitat general: 8,063 milions etapes/dia	+4,72%	8,444 milions etapes/dia
A peu: 34,35% quota modal	+7,51%	35,27% quota modal
Transport Públic: 37,33% quota modal	+15,70%	41,25% quota modal
Bicicleta: 2,28% quota modal	+129,44%	5,00% quota modal
Vehicle privat: 26,04% quota modal	-25,64%	18,48% quota modal



Contribució de furgonetes i camions a la mobilitat (amb tendència a augmentar)

Intensitat mitjana en dia feiner Barcelona 2018	Desplaç. Totals BCN	% Desplaç.	
		VP BCN	TOTAL
Turismes	1.174.483	55,94%	14,57%
Furgonetes (LDV)	394.591	18,80%	4,89%
Camions (MDV & HDV)	95.970	4,57%	1,19%
Ciclomotors	68.340	3,26%	0,85%
Motos	366.012	17,43%	4,54%
TOTAL "Vehicle Privat"	2.099.396	100%	26,04%

23%
de intensitat mitjana en dia feiner de "Vehicle privat"

Dades bàsiques de la DUM

- **96.000 establiments**, un gran potencial econòmic
- **1,6M habitants** cada cop més exigents
- **37M de lliuraments** anuals de **B2B** (2018)
- **23M de lliuraments** anuals de **B2C** (2018)
- **44,6% de creixement** de l'**e-commerce** (en un mercat poc madur)

- **10.000 places** de CiD a la ciutat
- **8.500 places** controlades per SPRO
- **Soluciones puntuals** amb carrils multiús i DUM nocturna
- **CDUMs***, incipients experiències en paqueteria
- **CDAMs****, sense experiència amb altres tipus de mercaderies

- **1.566** sinistres amb furgonetes i camions implicats, **1.735 víctimes** (1,5% greus).
- **17%** dels veh·km
- **31%** d'emissions de **PM₁₀** y **34%** de emissions de **NO_x**

*CDUM (Centre de Distribució Urbana de Mercaderies)

**CDAM (centre de Distribució urbana de mercaderies a l'Accés Municipal)

12 Principals problemàtiques

Principals problemàtiques

- ✓ **En sabem poc d'una activitat essencial per a la ciutat: encaix amb el metabolisme urbà, impacte social, impacte econòmic, etc.**
- ✓ **Tres models (B2B, B2C i DUS) amb necessitats diferents**
- ✓ **Sector privat amb gran diversitat d'actors, atomitzat i en alguns casos precaritzat**
- ✓ **Absència de la perspectiva de gènere**
- ✓ **Visió negativa sobre una activitat essencial**
- ✓ **La indisciplina en l'ocupació de l'espai públic dificulta el desenvolupament de la vida quotidiana**
- ✓ **Elevada contribució a la contaminació ambiental, el canvi climàtic i la sinistralitat**
- ✓ **Baix ús dels modes sostenibles en la distribució (ciclogística, vehicles elèctrics i ferrocarril)**
- ✓ **Concentració de les operacions en superfície, amb ús minoritari del subsòl**
- ✓ **Concentració de l'activitat en franja de matí i infraocupació a la tarda**
- ✓ **Ocupació de les places per altres usuaris i ultrapassament del temps permès**
- ✓ **Màxima pressió a l'Eixample, places allunyades en casc antic i poc servei als barris més residencials**
- ✓ **Creixement molt important de l'e-commerce que se suma a les dinàmiques tradicionals**
- ✓ **Aplicatiu SPRO, una eina bàsica per a la gestió de les places amb un ús insuficient**

Necessitat d'una

Estratègia municipal de la distribució urbana de mercaderies

2. Objectius de l'EDUM

1 EDUM Horitzó 2030

- Un objectiu comú, tant en l'àmbit públic com en el privat:



Potenciar el comerç de la ciutat i
millorar la competitivitat
econòmica de les **empreses** i
l'eficiència de la **DUM**

Tot **reduint** les **externalitats** en la
qualitat de l'espai públic i fer la
DUM compatible amb la vida
quotidiana



Disposar d'un sistema de DUM eficient, sostenible i segur

2 Objectius transversals de l'Estratègia. Horitzó 2030

1T **Potenciar la millora de l'activitat econòmica en un context urbà socialment responsable**

Fer front a la precarietat de l'activitat

2T **Definició d'una estratègia de la DUM que tingui en compte els treballs de cures, l'accessibilitat i la dimensió de temps**

Compatibilitzar la DUM amb les dinàmiques de la vida quotidiana del territori



3 Objectius clau de l'Estratègia. Horitzó 2030

- 1 Flexibilitzar l'oferta i millorar la gestió de l'estacionament en via pública**
Incrementar l'oferta d'hores de càrrega i descàrrega en espais regulats i treballar per reequilibrar la demanda
- 2 Permetre i potenciar l'aparició d'espais fora de la via pública**
Promoure l'ús de CDUM's fora de la via pública per reduir l'impacte dels repartiments a domicili i a oficines
Impulsar l'ús dels punts recollida per al comerç online en detriment dels lliuraments a domicili
- 3 Potenciar l'ambientalització de flotes DUM i promoure la ciclologística**
Impulsar l'electrificació del parc circulant de vehicles comercials N1
- 4 Visió 0 accidents en sinistralitat a la DUM i minimitzar indisciplina**
Treballar per assolir la visió 0 en sinistralitat: 0 víctimes mortals i 0 ferits greus
Reducció de la indisciplina i facilitar la compatibilitat de l'activitat amb la vida quotidiana
- 5 Garantir i potenciar l'existència de sòl logístic a escala metropolitana**
Protegir el sòl industrial integrat en trama urbana
Impulsar l'ús de mitjans ferroviaris per a la DUM
- 6 Establir una estratègia comunicativa per la DUM**
Elaborar elements de comunicació necessaris per millorar la gestió, informació i visió de la DUM
- 7 Desenvolupar un DUM data center**
Millorar el coneixement de la DUM a través d'un observatori permanent

3. Catàleg de propostes

Catàleg de propostes de l'EDUM

4 grans blocs de propostes:

1. Infraestructura
necessària



2. Instruments de
gestió



3. Comunicació,
coneixement i
innovació



4. Governança



1 Catàleg de propostes de l'EDUM. Infraestructura

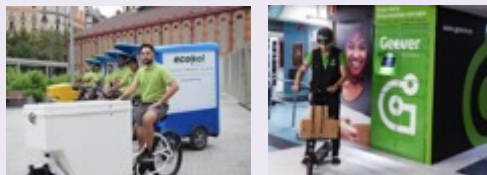


1. Infraestructura necessària

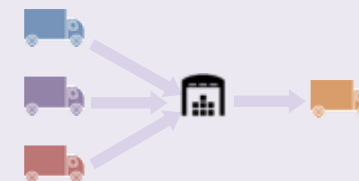
Xarxa de punts de recollida



Implantació CDUMs de B2C



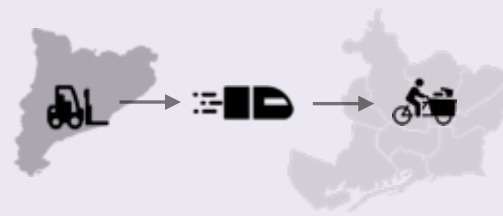
Implantació CDUMs de B2B



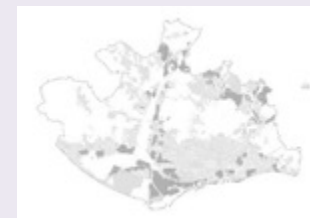
Creació de CDAMs



Nodes intermodals ferroviaris



Reserva de sòl logístic en polígons



2 Catàleg de propostes de l'EDUM. Instruments de gestió (I)



2. Instruments de gestió

Extensió de les àrees DUM



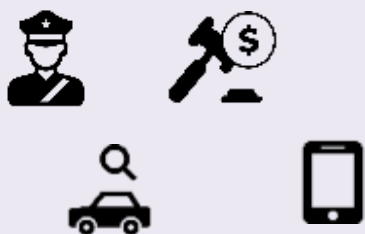
Flexibilització de l'estacionament



Millores en l'SPRO



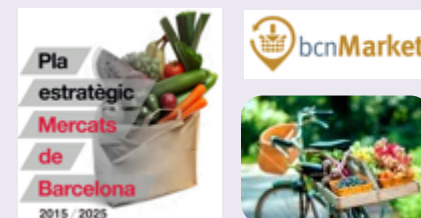
Millor control de la indisciplina



Impulsar la DUM nocturna



Mobilitat sostenible en marketplaces locals



2 Catàleg de propostes de l'EDUM. Instruments de gestió (II)



2. Instruments de gestió

Milliores en la DUM als mercats



Implantació d'ADAS i etiquetes d'avertència



Col·laboració amb la DGT per una nova classificació de vehicles

B2B

B2C

DUS

Monitoratge del trànsit DUM



Modificacions de la normativa d'usos d'aparcaments



Tarifació i fiscalitat de l'e-commerce



Polítiques que ajudin a la reconversió de flotes i impulsin la ciclologia

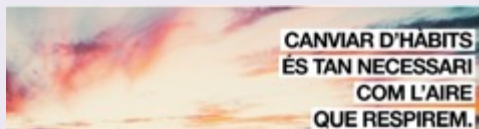


3 Catàleg de propostes de l'EDUM. Comunicació, coneixement i innovació

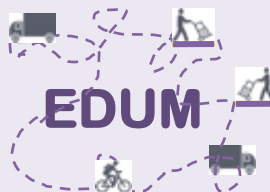


3. Comunicació, coneixement i innovació

Campanyes de comunicació i sensibilització



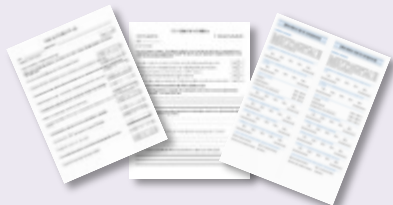
Comunicació de l'Estratègia



Millorar els canals de comunicació entre l'Ajuntament i usuaris



Creació d'una enquesta de mercaderies



Creació d'un sistema d'indicadors, informació cartogràfica i BBDD de la DUM



Benchmarking internacional



Creació d'un vehicle DUM 0 emissions



4 Catàleg de propostes de l'EDUM. Governança



4. Governança

Creació d'un Observatori de la DUM



Participació i seguiment de l'estratègia



Col·laboracions amb institucions amb competències sobre la mobilitat



Finançament per a la innovació en la DUM



Estudi d'incentius i bonificacions per facilitar el desplegament de l'Estratègia

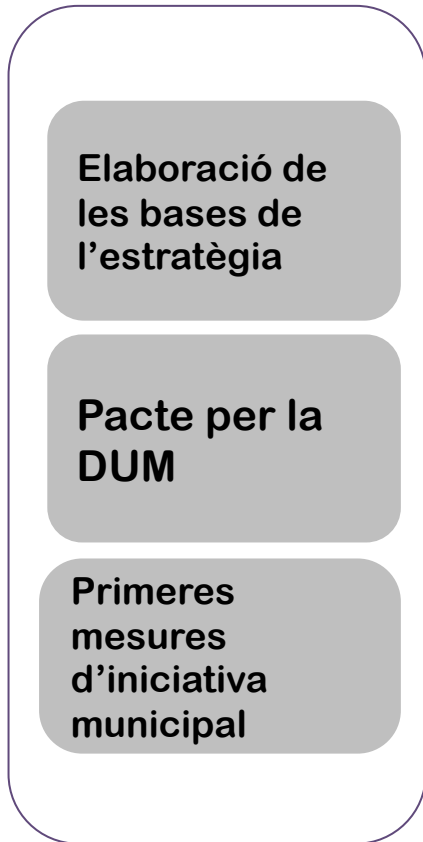


II. Metodologia de participació

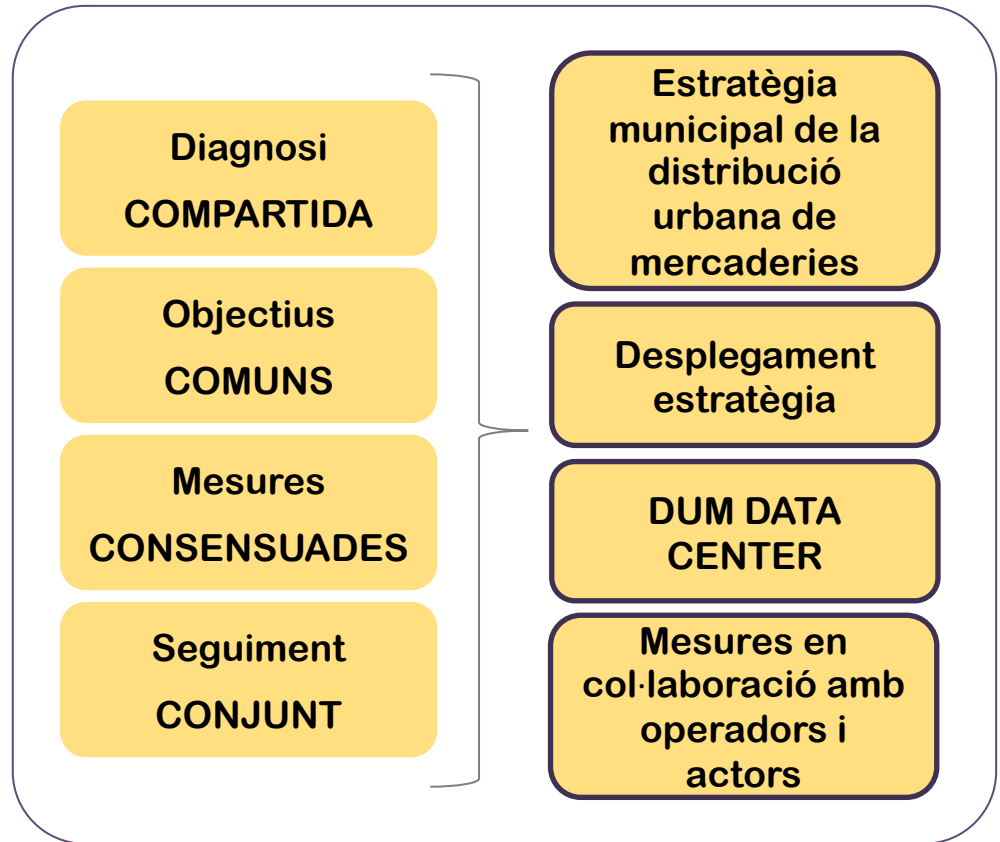
1. Espais de participació

1 Fases de l'Estratègia (horitzó 2030)

Fase I

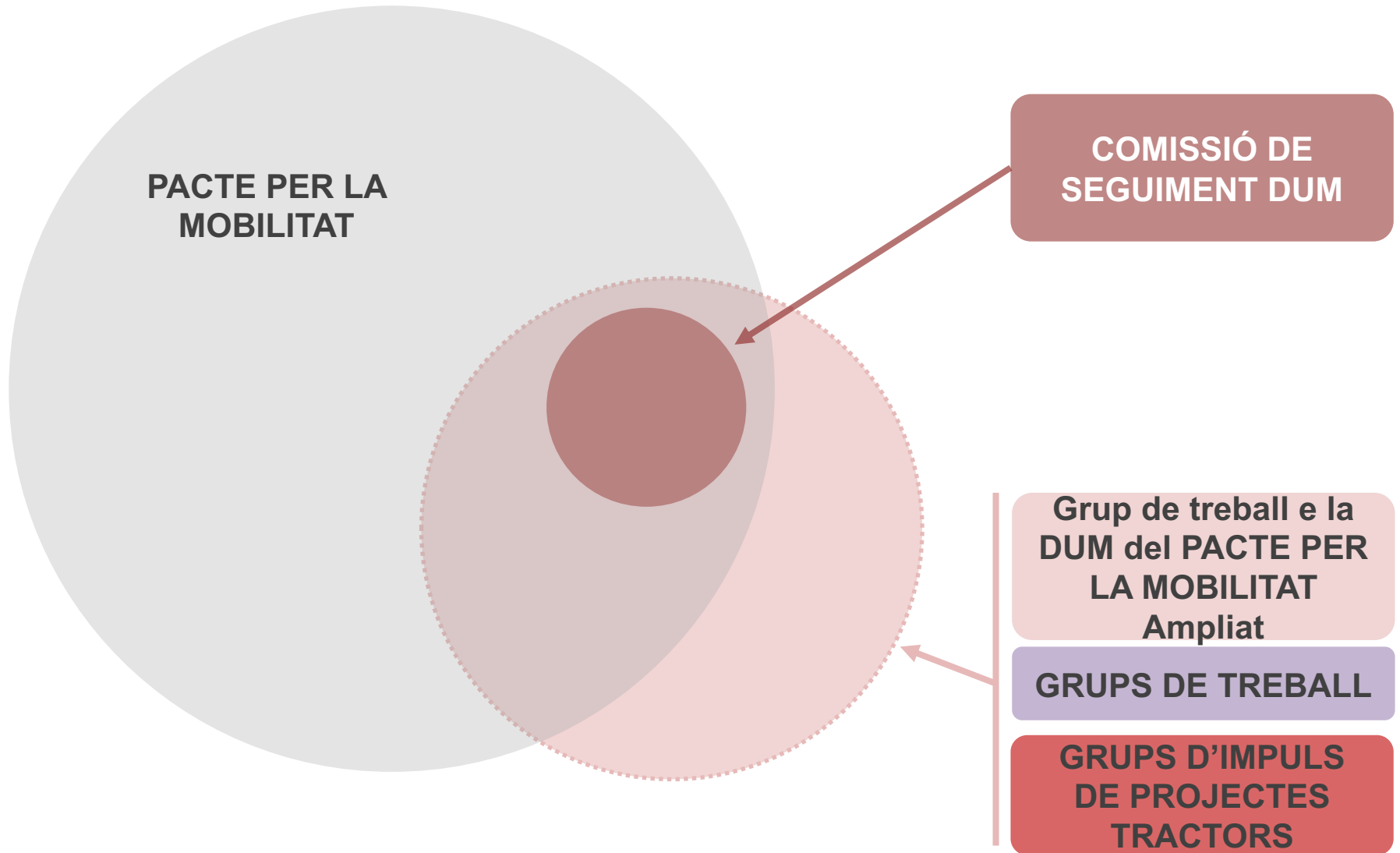


Fase II (amb participació operadors)



Entrem en **aquesta fase** on es necessita de la col·laboració dels operadors privats

2 Fase II: Espais de participació (I)



2 Fase II: Espais de participació (III)

**COMISSIÓ DE
SEGUIMENT DUM**



**19 entitats signants del
Pacte per la DUM:**



AECOC
BCL
PIMEC
UGT
CCOO
TRANSCALIT
TRANSPIME
AGTC
ASTAC CONDAL
FUNDACIÓ BCN COMERÇ
BARCELONA OBERTA
FOMENT DEL TREBALL
CONSELL DE GREMIS
COMERTIA
CEDAC
ACES
ANGED
RACC
FEMM

50+ inscrits Grup DUM del PACTE PER A LA MOBILITAT

ACES

Adigital

ADISCAT

AECOC

AEUTRANSMER

Agrupament de

Botiguers i

Comerciants

AGTC

AMB

ANSBIO

ANFAC

ASOCPARC

ASTAC - Condal

ASTAC Catalunya

ATM

B:SM

BAMSA

Barcelona Comerç

Barna Centre

Barcelona Regional - BR

Cambra de Comerç de

Barcelona

CCOO Barcelonès

CEDAC

CENIT

CETOP

CIMALSA

COACB

Consell de Gremis de

Comerç, Serveis i

Turisme de Barcelona

COMOBA

Doymo

Diputació de Barcelona

FAVB

Glovo

Gremi del Motor

Gremi Provincial de Transport i

Maquinària de la Construcció

ICIL

IERMB

ISGlobal

Pacte Industrial per a la Regió

Metropolitana de Barcelona

PIMEC Comerç

PTP

Saba Aparcaments

Sindica de Greuges de Barcelona

TRANSCALIT

TRANSFER Enginyeria

TRANSPRIME

TRÈVOL Missatgers

UGT Catalunya

UNO

EURECAT

Mercabarna

Washalogistics

Observacions

- En el **Grup de Treball DUM del Pacte per la Mobilitat** s'hi troben a faltar alguns actors per abastar tots els actors rellevants (p.e. Associació Missatgeria, Gremi Restauració, Gremi d'Hotels, Mercats...)
- En el **Pacte per la DUM** hi ha actors que no estan al Grup de Treball DUM del Pacte per la Mobilitat (p.e. RACC, Barcelona Oberta)
- Es planteja convidar altres actors a sumar-se en el procés de participació (en verd en pantalla següent).
- El procés de participació de la DUS pot requerir convidar altres actors.

2 Fase II: Espais de participació (VI)

Integració: entitats convidades a grup de treball DUM del Pacte per la Mobilitat ampliat

Comerç i destinataris	Transport, logística, operadors	Institucions	R+D+I	Socials	Empreses
ACES	ADISCAT	AMB	Adigital	ASOCPARC	BAMSA
AECOC	AEUTRANSMER	ATM	CENIT	CCOO	COMOBA
Agrup. Botiguers i Comerciants	AGTC	B:SM	CETOP	FAVB	Doymo
ANGED	ANFAC	BR	EIT-Urban Mobility	Formació i Treball	Geever
Barcelona Comerç	ANSBIO	CIMALSA	EURECAT	ISGlobal	Glovo
Barcelona Oberta	AEM	DiBa	ICIL	PTP	Saba
Barna Centre	ASTAC	IMM	IERMB	RACC	TRANSFER
Cambra de Comerç	BCL	Mercabarna		UGT	TRÈVOL
CEDAC	Catalonia Logistics	PI-RMB			VANAPEDAL
COMERTIA	COACB	Síndica de Greuges			Washalogistics
Consell de Gremis	Correos	Turisme de Barcelona			
Gremi d'Hotels	Gremi Transport i Maq. Construcció				
Gremi de Restauració	TRANSCALIT				
Gremi del Motor	TRANSPRIME				
PIMEC Comerç	UNO				

Nous actors convidats

3 Fase II: Espais de participació (VII)

Proposta calendari

- Convocatòria **Grup DUM del Pacte per la Mobilitat** (ampliat) per presentar Diagnosi i Bases estratègia (22 juny 2022)
- Constitució **Grups de Treball: B2B, B2C, DUS.**
 - B2B (13 juliol)
 - B2C (20 juliol)
 - DUS (28 setembre)
- 2a Convocatòria Grups de Treball (setembre / Octubre)
- 2a convocatòria **Grup d DUM del Pacte per la Mobilitat** (ampliat) (Novembre)

2. Proposta de treball

1 Calendari proposat



Diagnosi i Bases de l'estratègia



PACTE PER LA MOBILITAT Grup de treball DUM ampliat
22 de juny



GRUPS DE TREBALL

Grups de treball d'impuls de projectes tractor



B2B

1a convocatòria
13/7 de 12 a 14

B2C

20/7 de 12 a 14

DUS

28/9 de 12 a 14

2a convocatòria

**Setembre/
Octubre**



Presentació de l'EDUM participada



PACTE PER LA MOBILITAT Grup de treball DUM ampliat
Novembre



GRUPS DE TREBALL d'impuls de projectes



Data a definir

A. Exposició del Catàleg de propostes:

- Presentació del catàleg de propostes de l'EDUM

B. Dinàmica:

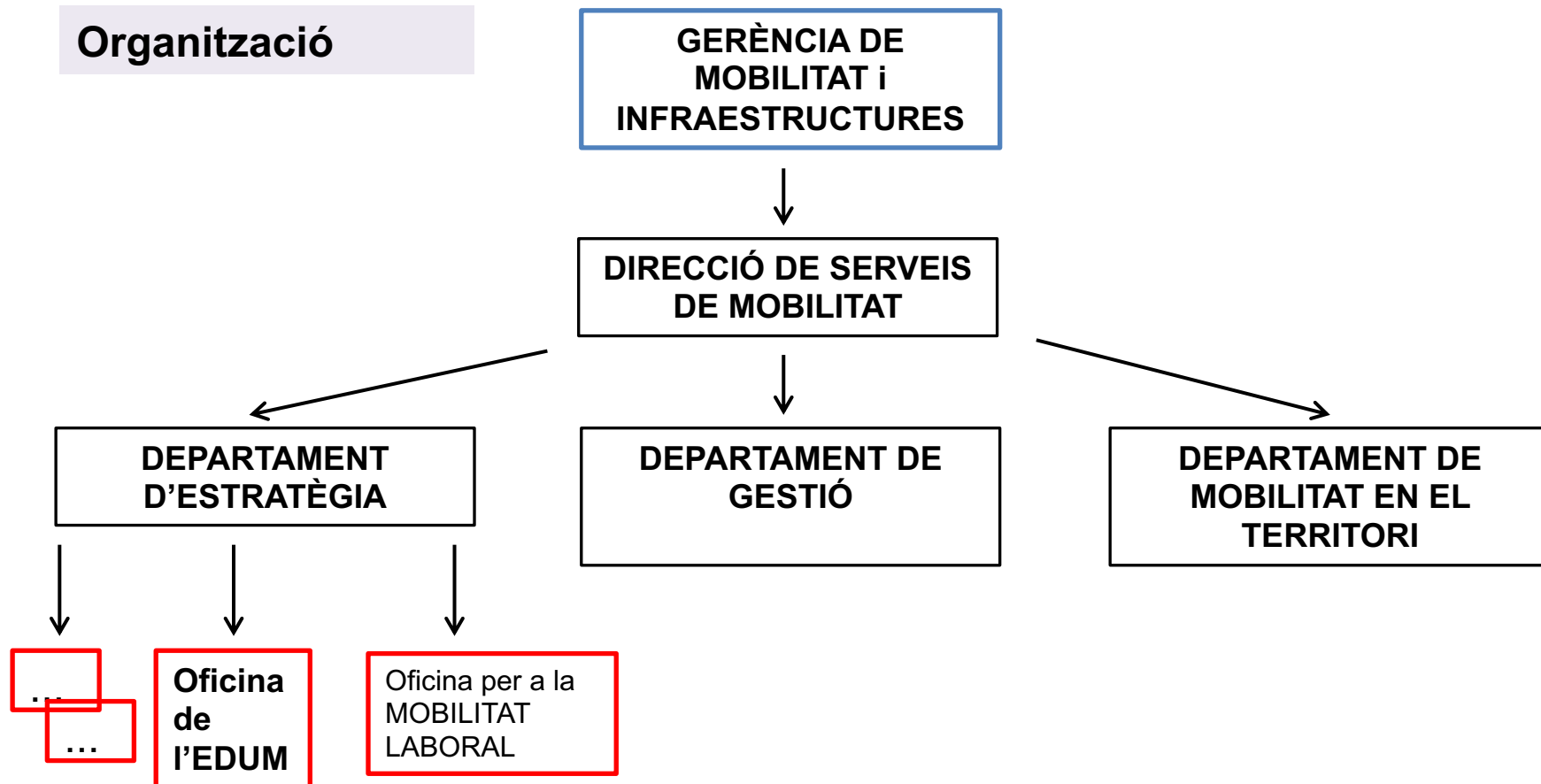
- Debat/opinió sobre el global de propostes del catàleg
 - Reflexió i/o debat individual o en grup entre els assistents
 - Retorn grupal
- Priorització de propostes.
 - Priorització de les propostes amb implicació dels actors privats
 - Retorn i debat grupal
- Oferir noves idees/propostes per part dels operadors
 - Aportacions lliures per part dels operadors

III. Oficina de l'EDUM i projectes en curs

1. Espais de treball interns

1 Espais de treball interns (I)

Organització



1 Espais de treball interns (II)

Oficina de l'EDUM

La funció de l'Oficina és gestionar els projectes, iniciatives i participació amb el SECTOR per aconseguir la implantació del **nou model de DUM l'any 2030 definit a l'Estratègia**. En conseqüència, s'integra al DEPARTAMENT D'ESTRATÈGIA DE LA MOBILITAT.

L'oficina **NO gestiona les accions operatives quotidianes** de la DUM.

Disposa de dos espais per a la direcció col·legiada de les iniciatives:

- El Grup Impulsor
- L'Espai Gerencial

La convocatòria, ordre del dia, direcció de les reunions i elaboració d'actes i documentació necessària es realitza des de la pròpia oficina. També la gestió i resposta del correu electrònic oficinamercaderies@bcn.cat i el seguiment “**segtemes**”.

Mapa d'espais de treball

Grup Impulsor

Mobilitat (i infraestructures)
Barcelona Regional
BSM
AMB

Altres administracions participants:

ATM
SCT
DGT

Espai Gerencial

Gerència Municipal
Urbanisme
Model urbà
Emergència Climàtica
Comerç
Barcelona Activa
Mercats
Hisenda
GUB
Mobilitat i infraestructures
Barcelona Regional
BSM

Grup Impulsor**Mobilitat**

Ragàs, Ignasi
Tomàs, Joan
Sánchez, Verónica
Muñoz, Heriberto
Savall, Maria
López, Carlos

AMB

Iglesias, Marc
Jové, Jordi
Lamas, Ruth
Perez, Maite

BR

Montlleó, Marc
Fuster, Jordi
Padrós, Lídia

BSM

Vidal, Sergi
Aicart, Daniel
Roca, Jaume

Espai Gerencial**Urbanisme**

Laia Grau

Model urbà

Xavi Matilla

Rosa López

Emergència Climàtica

Frederic Ximeno

Cristina Castells

GUB

Àngel Burrell

Gerència Municipal

Jordi Campillo

TMB

José L. Quesada

Comerç

Manuel Vázquez

Palma Buzón, Encarna

Barcelona Activa

Felix Ortega

Lorenzo di Pietro

Emilia Pallàs

Mercats

Màxim López

Martin Pérez, Oscar

Hisenda

Jordi Ayala

Josep Medrano

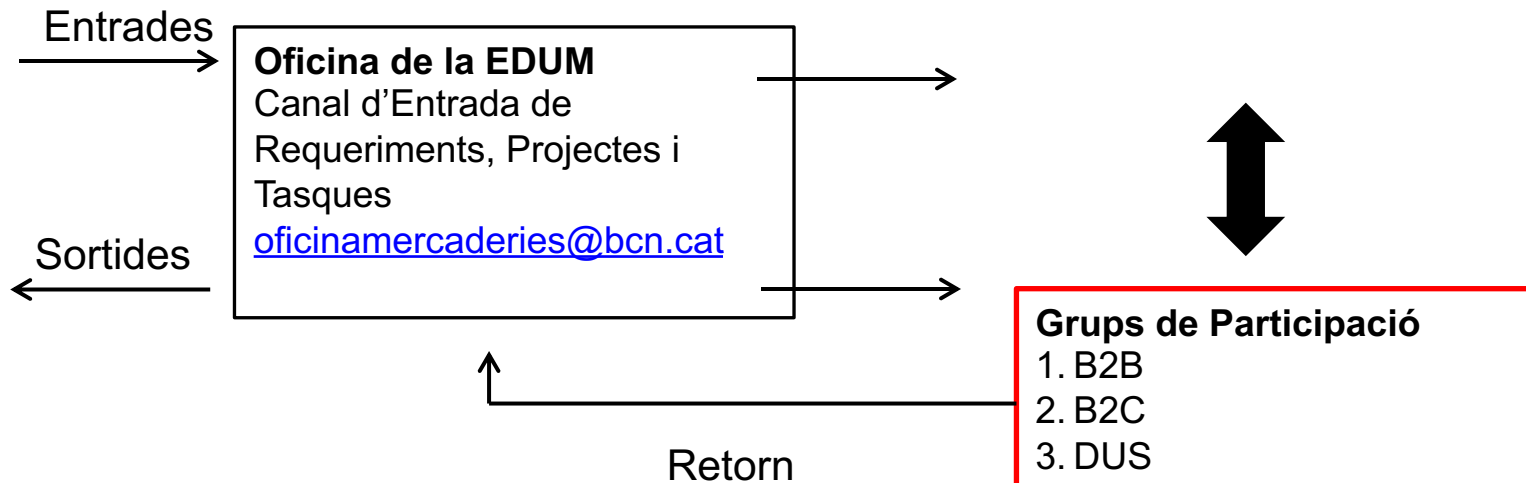
2. Fluxos de treball

1 Fluxos de treball

Fluxos de treball

Temàtiques Tècniques

1. Espai Públic
2. CDUM's
3. Ambientalització de Flotes
4. Visió Zero
5. Comunicació i Participació
6. Altres Temàtiques



3. Temàtiques tècniques

1 Temàtiques tècniques (I)

Flexibilització de l'ús de l'espai públic

Anàlisi i dades d'oferta i demanda

Àrea DUM

Horaris DUM a la ciutat

DUM en eixos verds

Aplicació SPRO i gestió (BR i BSM)

DUM nocturna

Carrils Multi ús

Altres mesures infraestructurals a l'espai públic

RESPONSABLE: Joan Tomàs

2 Temàtiques tècniques (II)

CDUM's

Centres de Consolidació/Desconsolidació

Ciclogística

Repartiment Última Milla

Punts de recollida: Lockers...

Mercats Municipals

CDAM's: Mercabarna

RESPONSABLE: Maria Savall

3 Temàtiques tècniques (III)

Ambientalització de Flotes

Nous models de vehicles per la DUM

Ciclogística

Vehicle elèctric

Punts de Recàrrega

Electrolineres

Homologació de vehicles

RESPONSABLE: Verònica Sànchez

Indisciplina i Visió Zero

Dades i indicadors de seguiment

Guàrdia Urbana

Campanya comunicació

Promoure ús etiquetes informatives als vehicles

DGT i SCT

RESPONSABLE: Heriberto Muñoz

Comunicació i Participació

Relació amb tercers

DUM *Data center*

Comunicació

Participació (Pacte per la DUM, Pacte per la Mobilitat grup DUM, Grup Impulsor, Espai Gerencial)

Formació i Capacitació (Barcelona Activa, RACC...)

Observatori per la DUM

RESPONSABLE: Ignasi Ragàs

Altres temàtiques

Urbanisme: Garantir sòl municipal per l'activitat DUM

Normativa i regulació (*Dark Kitchens*, pla usos...)

Nous usos dels aparcaments públics

Taxa repartiment última milla

Noves tendències (repartiment autònom, etc.)

RESPONSABLE: En funció de la temàtica

Grups de Participació i Responsables

B2B (Joan Tomàs / Heriberto Muñoz)

B2C (Maria Savall / Heriberto Muñoz)

DUS (Verònica Sánchez / Heriberto Muñoz)

Grup de Treball de DUM del Pacte per a la Mobilitat (Ignasi Ragàs)

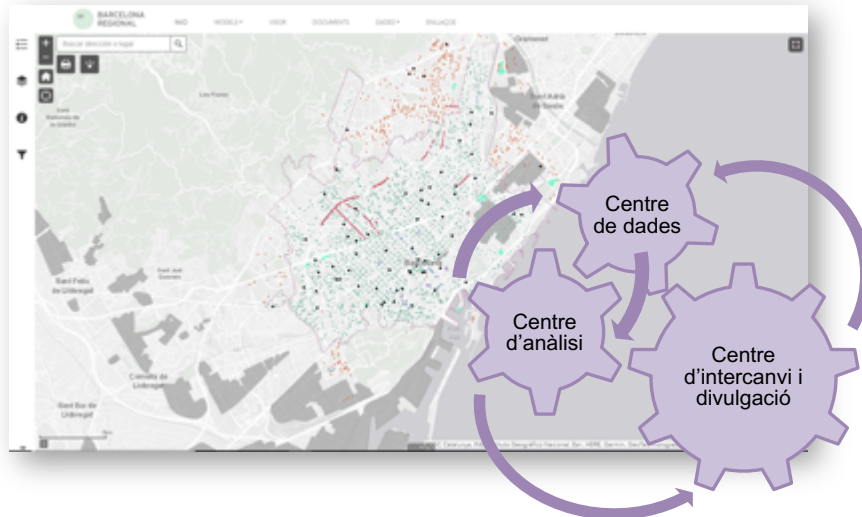
Relació de Projectes en curs

1. Participació de l'EDUM (finalització prevista desembre 2022)
2. Posada en marxa del DUM *Data Center*
3. Simplificació del procés per a l'obtenció del permís de CiD Nocturna
4. Prova pilot de DUM en Eixos Verds
5. Coordinació EDUM amb Districtes
6. Seguiment de Subvencions *Impulsem el que Fas 2021*
7. Assignació de Subvencions *Impulsem el que Fas 2022*
8. Seguiment del Programa *Amunt Persianes*
9. Estudi sobre Sinistralitat i Indisciplina a la DUM
10. Participació del *Pla Especial d'Usos Vinculats al Comerç Electrònic*
11. MPGM d'usos alternatius als aparcaments en subsòl
12. Utilització de noves tecnologies per a la millora en la gestió de la DUM
13. Utilització dels sistemes de gestió de la ZBE per a la millora del coneixement de la DUM
14. ...

III. DUM Data Center

1 Presentació de la web

Primer pas cap a la creació d'un Observatori de la DUM.



Objectiu

Esdevenir un espai de referència públic – privat dins de l'àmbit de la DUM

- ✓ Aglutina informació recollida i generada en el marc de l'EDUM
- ✓ Eina de difusió i comunicació de l'EDUM
- ✓ Possible col·laboració amb la resta d'agents per aportar una perspectiva transversal i multilateral

2 Contingut



Documents de síntesi

- Bases per a la definició de l'Estratègia
- Síntesi de la Diagnosi



Caracterització

- Fitxes dels models B2B
- Fitxes dels models B2C



Demanda

- B2C Metodologia
- B2B Metodologia



Infraestructura

- Benchmarking de centres de consolidació
- Explotació de la BBDD de l'Àrea DUM de B:SM

3 DUM Data Center

<https://dum.bcnregional.com>

Models

Inici

QUÈ ÉS LA DUM?

La distribució urbana de mercaderies (DUM) engloba tot el flux de mercaderies que es produeix a l'interior de la ciutat. Inclou l'última part de la cadena de subministrament, així com les operacions associades a l'entrega, recollida, transport, càrrega i descàrrega, col·locació en punts de venda i retorn de logística inversa.

La DUM és indispensable per a la ciutat, ja que distribueix els serveis bàsics per a la població urbana, i a la vegada dona suport al desenvolupament de l'economia local, abastant l'activitat mercantil i productiva.

Tanmateix, la DUM genera importants externalitats: la contaminació ambiental o acústica, l'ocupació de l'espai públic, o la producció, són exemples dels principals impactes que pot produir en la ciutat.

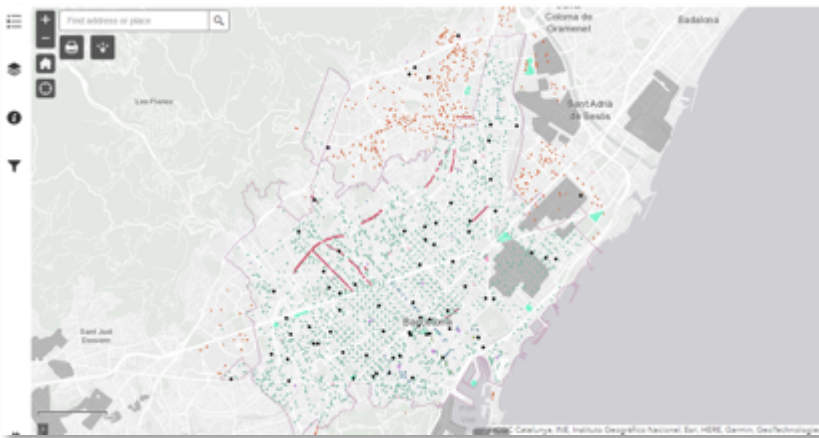
La innovació de fer comerç, juntament amb l'aportació de nous models de negoci, no només està suplantant un increment de les operacions de distribució de mercaderies sinó que està transformant la indústria logística, cada vegada més complexa i global, portant el sector i el territori on es desenvolupa sota grans pressions.

A més, els consumidors tendeixen a ser cada vegada més exigents amb els temps d'entrega, el que comporta la congestió, acceleració de la distribució al llarg de tota la cadena de subministrament. Aquesta acceleració sovint es tradueix en una major magnitud dels impactes generals.

La DUM urbana, representa un repte per a qualsevol ciutat que vulgui millorar en termes de sostenibilitat, eficiència i seguretat. Una millora en la DUM ha de repercutir en una millor qualitat de vida dels ciutadans i una millora en les activitats que es desenvolupen en la ciutat.



Visor



Documents



Indicadors

Indicador	Valor actual
1. Percentatge de compres online lliurades en punts de recollida (%)	14%
2. Nombre de CDUM's de tipus micro [10-100 m2] (Nombre)	36
Nombre de CDUM's de tipus meso [100-300 m2] (Nombre)	2

IV. Debat obert



BARCELONA
REGIONAL
AGÈNCIA
DESENVOLUPAMENT
URBÀ



**Ajuntament
de Barcelona**

CARRER 60, 25-27. EDIFICI Z, PLANTA 2
SECTOR A, ZONA FRANCA
08040 BARCELONA

www.bcnregional.com
br@bcnregional.com
T. +34 932 237 400

© 2022, BARCELONA REGIONAL