

L'estudi "Repartiment urbà de mercaderies i última milla a Barcelona" identifica les oportunitats de millora del model de distribució de la ciutat

La reducció del 30% de places per a la càrrega i descàrrega a Barcelona provoca que els transportistes aparquin en doble filera en el 49% dels seus serveis

- El RACC recomana racionalitzar els horaris de repartiment de mercaderies, incentivar la utilització eficient dels vehicles i fomentar la creació i l'ús de les microplataformes i altres sistemes de consolidació.
- El 92% de la càrrega i descàrrega a Barcelona s'inicia al matí en hora punta, a les 9:00 h.
- El 33% dels transportistes necessiten més dels 30 minuts permesos per fer càrrega i descàrrega.
- La meitat dels vehicles comercials circulen per la ciutat amb el 50% de la seva capacitat en buit.
- El 67% dels transportistes estarien a favor de fer la càrrega i descàrrega a partir d'un magatzem central de barri i des d'allà fer distribució micrologística al destí.
- Un 48% arriben de fora de Barcelona per fer les distribucions a la ciutat, evidenciant novament com n'és d'important tenir una visió metropolitana de la mobilitat.

Barcelona, 26 de maig de 2021.- El RACC i Bon Preu presenten l'estudi sobre el "*Repartiment urbà de mercaderies i última milla a Barcelona*", que analitza l'oferta i gestió de les places de càrrega i descàrrega (C/D) a Barcelona, observa el comportament dels vehicles i d'altres usuaris de les places DUM (Distribució Urbana de Mercaderies) a diferents zones de la ciutat i recull l'opinió de transportistes i comerciants sobre l'actual sistema de distribució de mercaderies i última milla.

Diàriament es realitzen a la ciutat de Barcelona uns 500.000 desplaçaments relacionats amb el repartiment de mercaderies i d'última milla, que suposen al voltant del 20% del trànsit i del 40% de les emissions derivades de la circulació.

La distribució de mercaderies no ha deixat de créixer els darrers anys, entre altres motius per l'increment de les compres per Internet, un sector econòmic que representa l'1,5% del PIB català. Si bé aquest fenomen ha augmentat considerablement durant la pandèmia, el seu efecte sobre la fluïdesa del trànsit ha estat menor del que caldria esperar, en bona part, a causa de la limitació de la mobilitat durant el confinament més estricte i altres factors com el teletreball. Amb la tornada a la normalitat i la recuperació de la mobilitat, **caldrà analitzar si la ciutat està prou preparada per absorbir aquest gran nombre de desplaçaments vinculats al repartiment de mercaderies i d'última milla** que, probablement, no es reduiran en el futur.

Davant aquesta nova realitat **apareixen reptes i oportunitats de millora del sistema de repartiment de mercaderies a Barcelona que cal afrontar**. Per tot això, és necessari disposar d'una anàlisi objectiva que permeti recopilar informació rigorosa per millorar l'eficàcia del repartiment urbà i d'última milla a la ciutat de Barcelona i **promoure el diàleg i el consens entre l'Administració i tots els sectors implicats** en repartiment de mercaderia (distribuïdors, transportistes, comerciants, etc.).

Amb la finalitat de proposar solucions que contribueixen a millorar el repartiment a Barcelona, reduir la congestió de trànsit i, per tant, la contaminació, i fer més segura la feina dels repartidors, el **RACC i Bon Preu**, empresa dedicada al sector de l'alimentació amb 188 establiments a Catalunya, **han realitzat un ampli estudi** que permet **identificar oportunitats de millora a l'actual model**.

S'han realitzant **4.043 observacions als estacionaments de la DUM** (Distribució Urbana de Mercaderies) als **10 districtes de Barcelona**, s'ha analitzat el **funcionament de les dues microplataformes** que existeixen a Barcelona i s'han fet **400 enquestes als responsables de diferents establiments comercials** i **600 enquestes a transportistes** en diferents vehicles comercials.

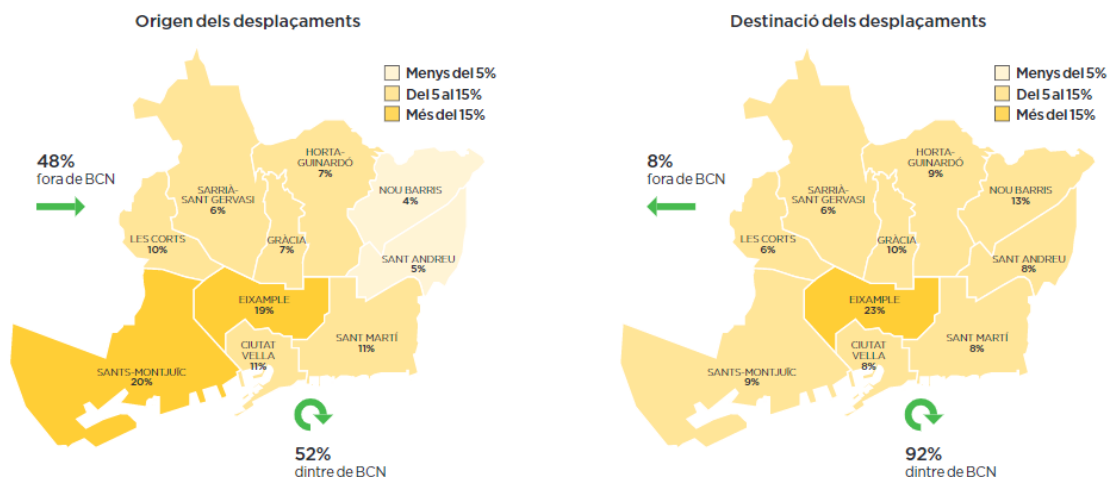
1. ENQUESTA ALS TRANSPORTISTES I ESTABLIMENTS COMERCIALS

Procedència i destinació dels vehicles de càrrega i descàrrega (C/D)

L'impacte de la distribució de mercaderies afecta la mobilitat urbana de Barcelona atès el gran nombre de desplaçaments que acaben a la ciutat.

- **Un 48% dels transportistes arriben de fora de Barcelona** per fer les distribucions de la ciutat.
- **Més de la meitat dels transportistes destinen entre 20 i 30 minuts per a cada repartiment.**

- **El 92% dels lliuraments es fan a Barcelona** (el 52% amb origen a Barcelona). Només el 8% es fan fora de Barcelona.



Horaris de càrrega i descàrrega (C/D)

- **El volum principal de recepció i enviaments de mercaderies és de 8:00 a 20:00h, en horari laboral i de màxima activitat de la ciutat.**
- El 43% dels transportistes treballen entre les 8:00 i les 20:00 hores.
- El 53% dels transportistes inicien la distribució abans de les 7:30h. Entre les 8:00 i les 9:00 el 39% dels transportistes comencen la seva jornada laboral.
- Això vol dir que **a les 9:00 h ja hi ha el 92% dels transportistes circulant per la ciutat coincidint amb l'hora punta.**

Horaris del repartiment

- Els horaris de repartiment estan condicionats per les empreses logístiques, segons el 37% dels comerciants.
- **El 49% dels comerciants podria canviar el seu horari de recepció i entrega de mercaderies.**
- Segons el 68% dels transportistes, l'organització dels repartiments es fa en funció de la demanda dels clients.
- Un 87% dels comerciants no són partidaris del repartiment nocturn (de 4:00 a 6:00 de la matinada)

Recepció de mercaderies i tipologia dels lliuraments

Un millor control de la mercaderia en estoc permetria reduir el nombre de viatges necessaris per abastir les necessitats dels comerciants

- El 63% dels comerços reben mercaderies de 3 a 5 dies a la setmana.
- El **80% dels transportistes es desplacen cada 2-3 dies als mateixos comerços per fer lliuraments.**
- Gairebé el 60% dels comerços reben entre 5 i 15 paquets en cada entrega.
- El **66% de les entregues a comerços són de capses mitjanes, grans, molt grans o carros.**

Lliurament de mercaderies per part dels transportistes

- El **9% dels transportistes no fa mai logística inversa*** i un 60% la realitza en menys del 50% de les entregues.
- Un 49% dels transportistes admet que més de **la meitat de l'espai de càrrega del vehicle va en buit.**
- El **67% dels transportistes considera que fer la càrrega i descàrrega a partir d'un magatzem central de barri i des d'allà fer distribució micrologística al destí seria una bona solució.**

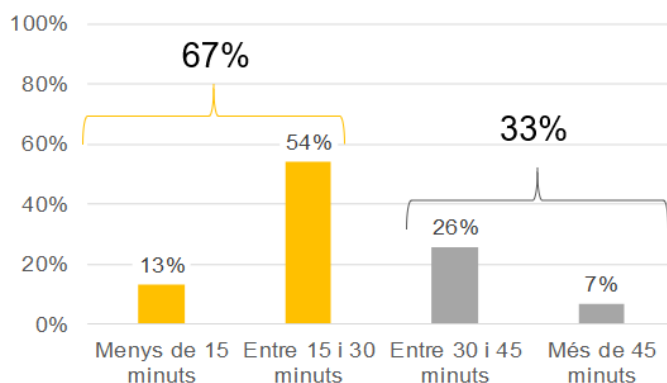
* El transportista s'encarrega de la devolució de paquets a la vegada que fa els repartiments, agilitzant el procés de devolucions per diferents causes (absència del destinatari, error d'adreça, defectes del producte, etc.)

Càrrega i descàrrega: temps i espais disponibles

Els horaris regulats de la DUM no s'adapten a les necessitats de tots els transportistes

- Tot i que el temps permès per a les operacions de càrrega i descàrrega (CD) és de 30 minuts a Barcelona, **un 33% dels transportistes necessita més temps per poder fer correctament el repartiment.**
- 2 de cada 5 transportistes no troben disponibilitat de places en la meitat dels desplaçaments que realitzen.
- La manca de places de càrrega i descàrrega esdevé un problema d'indisciplina i d'increment del temps de desplaçament dels transportistes en haver de buscar altres places disponibles o bé deixar el vehicle lluny del comerços on lliuren les mercaderies.
- La reducció del 30% de places per a la càrrega i descàrrega a Barcelona des del 2009 provoca que els transportistes aparquin en doble filera en el 49% dels seus serveis.

Temps necessari per fer càrrega i descàrrega (C/D)



Indisciplina i sancions

- Els casos més habituals d'indisciplina per part dels transportistes quan no troben plaça a la zona de càrrega i descàrrega són: **aparcar en doble filera (un 49% dels casos)** o bé **pujar dues rodes a la vorera (24%)**.
- En alguns casos, també s'estaciona en espais reservats per als col·lectius més vulnerables: 6% bici-carril, 5% a la vorera i un 2% als passos de vianants.
- A un **30% dels transportistes els han multat per estacionar fora de les places** de càrrega i descàrrega, i a un **24% per estacionar-hi més temps del permès**.

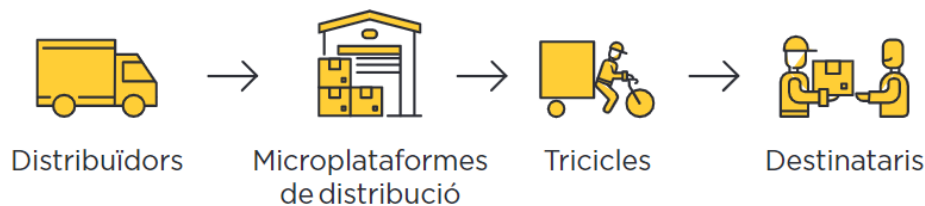
Percepció dels comerciants i dels transportistes

- El **47% dels comerciants afirmen que no disposen de places de càrrega i descàrrega properes (< 300m)**, fet que incrementa el temps de repartiment o bé la indisciplina dels vehicles que fan la càrrega i descàrrega.
- El **69% dels repartidors afirma que troba a diari vehicles no autoritzats a les places de càrrega i descàrrega**.

Les microplataformes

L'ús de les microplataformes és un repte per a la ciutat i un factor per promoure la innovació en el teixit comercial i el repartiment de les mercaderies

Com funciona una microplataforma



- El **98% dels comerciants no coneixen les microplataformes**. Un cop explicat en què consisteixen un 61% opinen que és un sistema més sostenible que l'actual.
- Només al 17% dels comerciants els preocupa que si utilitzen aquest sistema hagin de canviar de proveïdors.
- El 49% creu que l'ús de les microplataformes no milloraria les vendes.

2. OBSERVACIONAL

De les **4.043 observacions realitzades** a vehicles comercials en els estacionaments de DUM en els deu districtes de Barcelona es desprèn:

Ocupació de places

- El conjunt de places avaluades de càrrega i descàrrega **tenen una rotació de 10,1 vehicles/plaça** durant el dia.
- El **districte de Gràcia és on hi ha més moviments de vehicles per plaça**: 13,24 veh./plaça.
- **Nou Barris i Sant Andreu són els districtes que tenen l'índex de rotació més baix** (7,75 i 8,32 veh./plaça, respectivament).

Temps d'ocupació de les places a la zona de càrrega i descàrrega

- El 73% dels vehicles estacionats en càrrega i descàrrega (de 8:00 a 19:00h) hi han estat menys de 30 minuts.
- El 21% dels vehicles hi han estacionat durant 45 minuts i el 6% més de 45 minuts.

- Els vehicles no autoritzats hi estan estacionats més de 45 minuts en un 89% dels casos.
- El 37% de les places observades estan desocupades en algun moment del dia.
- De 7:00 a 8:00 h un 15% de les places de DUM estan buides (fora de l'horari de regulació).
- Dins de l'horari de regulació, un 85% de les places es troba buida en algun moment del dia.

Indisciplina dels transportistes

Els transportistes en moltes ocasions estacionen en espais no autoritzats perquè les places reservades per a la càrrega i descàrrega estan ocupades per vehicles de particulars o no autoritzats

- El 23% de les infraccions observades corresponen a vehicles particulars estacionats en places de càrrega i descàrrega, que és la principal incidència percebuda pel 69% dels transportistes.
- El 40% de les indisciplines observades correspon a furgonetes, seguit de vehicles particulars (32%), camions (16%) i vehicles comercials (12%).
- Fer càrrega i descàrrega abans de la franja horària d'estacionament és una pràctica recurrent entre els transportistes (28%).

CONCLUSIONS RACC

Reducció de l'eficàcia i eficiència del sistema de repartiment urbà i última milla

- La **creixent complexitat** de la Distribució Urbana de Mercaderies (DUM), l'increment accelerat del **comerç electrònic** (*e-commerce*) arran de la pandèmia covid-19 i els **nous usos incorporats a l'espai públic i viari** afecten directament els models de distribució comercial i la qualitat de vida dels residents a Barcelona.
- La **pèrdua de temps dels transportistes buscant aparcament** incideix en la productivitat del sistema (si valorem el kg de mercaderia per km desplaçat) restant-li eficiència.
- Hi ha un **desconeixement** generalitzat de les **microplataformes** per part dels **comerciants**, cosa que dificulta que aquest sistema eficient i sostenible creixi. [Barcelona disposa actualment de tan sols dues microplataformes actives].

Impacte negatiu sobre la mobilitat de la ciutat

- La **indisciplina dels transportistes** a l'hora d'estacionar i la dels **usuaris no autoritzats** que aparquen a les zones de càrrega i descàrrega impacta

negativament sobre el trànsit i la fluïdesa dels desplaçaments de la ciutat, provocant **congestió, contaminació i soroll**.

- El **repartiment de mercaderies en hores punta** també incrementa els efectes negatius sobre el trànsit.
- Els **comerciants** poden influir decisivament en l'**horari del lliurament** a les seves botigues.

Increment de les emissions.

- Les emissions dels vehicles de transport de mercaderies **creixen amb la pèrdua d'eficiència del procés de distribució**.

Empitjorament de les condicions de treball per als transportistes.

- La **reducció de places de càrrega i descàrrega en superfície** a Barcelona (del 30% des del 2009) s'ha traduït en indisciplina viària.

Alternatives de millora a curt termini

- Millorar de la gestió les **places regulades** a través de la **innovació tecnològica**.
- **Flexibilitzar** i facilitar el **temps de repartiment** en hores vall de trànsit urbà.
- **Potenciar** la distribució de mercaderies a través de les **microplataformes** o altres sistemes per evitar els desplaçaments en hora punta.

RECOMANACIONS RACC

A les administracions locals

- Impulsar una **veritable taula sectorial** amb els actors vinculats a la distribució urbana de mercaderies (DUM) que permeti **afrontar de manera consensuada els reptes del repartiment urbà i d'última milla a Barcelona**.
- Realitzar una millor gestió de les **places de DUM**, fomentant una **gestió diferenciada** entre el canal orientat a l'usuari final (*e-commerce*) i l'orientat als comerços.
- Incentivar que el **repartiment** de mercaderia es faci **fora de les hores punta** de trànsit a la ciutat.
- **Flexibilitzar els horaris en funció del tipus de mercaderia i el seu volum**:
 - Ajustar l'horari de càrrega i descàrrega per zones i segons les necessitats dels transportistes (amb un màxim permès de 45 minuts d'estacionament, que donaria cobertura al 93% de les necessitats declarades).
 - Promocionar i facilitar el lliurament nocturn o de matinada en grans superfícies.

- Crear **places de càrrega i descàrrega de microaturada** (5 minuts) per promoure el lliurament instantani.
- Reduir la indisciplina dels usuaris no autoritzats amb un **control més efectiu**.
- Facilitar l'**ús comercial de places regulades** (blava o verda) reduint l'import de pagament.
- Implementar **carrils multiús** a les diferents artèries de la ciutat amb més demanda de càrrega i descàrrega.
- **Potenciar les microplataformes** i/o d'altres sistemes:
 - Estendre el coneixement i el seu ús per barris.
 - Incrementar les ajudes per augmentar la presència i ús de les microplataformes i/o altres sistemes de consolidació a diferents districtes de la ciutat.
 - Desplegar una xarxa de punts de recollida descentralitzats en diferents zones de la ciutat, aprofitant els mercats de barri.

Als comerciants

- Incrementar la **logística inversa** per aprofitar el vehicle comercial en buit.
- Fomentar la **coordinació** de comerços per sectors/zones per tal de fer **enviaments/recepcions** conjunts (amb interacció amb les microplataformes) i així reduir els desplaçaments.
- Estendre el **coneixement** de les microplataformes i/o altres sistemes.
- **Digitalitzar els processos** inventariats i de comandes per racionalitzar l'emmagatzematge i reduir els desplaçaments.
- Estendre el *Click and Collect** a **punts de recepció de barri i d'alta mobilitat** (equipaments).

* El *Click & Collect*, també conegut com *Compra en línia i Recollida a botiga*, és un model híbrid de comerç electrònic en el qual els usuaris seleccionen articles en línia i els recullen a la pròpia botiga o en un punt de recollida centralitzat.

Als transportistes

- **Planificar** l'ús dels vehicles més adequats en funció del tipus de mercaderia.
- Augmentar l'**ús de l'app de DUM** per gestionar l'aparcament i la consulta de disponibilitat de places.
- Invertir en **formació i tecnologia** per identificar les rutes òptimes d'entrega/recepció.
- Evolucionar cap a l'**etiquetatge intel·ligent** que permeti fer el seguiment de cada paquet des de l'origen fins a la seva destinació.



NOTA DE PREMSA

Sobre RACC Mobility Club

El RACC és una entitat que ofereix cobertura i serveis d'alta qualitat per atendre les necessitats de més de 10 milions de persones a qualsevol lloc del món. És especialista en la prestació d'assistència personal, familiar, mecànica, sanitària urgent i a la llar i té la xarxa d'autoescoles més gran de l'Estat. Per cobrir les seves necessitats, l'entitat realitza 1.193.000 assistències a l'any i gestiona 600.000 pòlisses d'assegurances de diferents rams. El RACC promou una nova cultura de la mobilitat més segura i respectuosa amb el medi ambient, i té una gran capacitat de divulgació i influència en aspectes relacionats amb la millora de la seguretat viària, la reducció dels accidents i les infraestructures.

Sobre Grup Bon Preu

El Grup Bon Preu és una empresa catalana referent en el sector de l'alimentació. Som una organització compromesa amb els ciutadans i amb el territori. La nostra activitat s'orienta al mercat català, amb l'anhel d'oferir el millor servei, preu i qualitat de producte als clients, treballant amb proveïdors locals i de km 0 i compromesos amb la sostenibilitat i medi ambient. Comptem amb més de 133 supermercats Bonpreu; 55 hipermercats Esclat; 19 centres de recollida de la compra a BonpreuEsclat Online i entreguem a domicili a 33 poblacions de Catalunya; tenim 55 benzineres EsclatOil i recentment hem posat en marxa la comercialitzadora elèctrica BonpreuEsclat Energia.

Actualment som més de 9.200 treballadors i treballadores, fet que ens situa entre les 10 empreses amb més empleats amb seu a Catalunya. A tancament de l'exercici 2020, la nostra facturació ha estat de 1.625M €.