



La Generalitat de Catalunya proposa un full de ruta per a afrontar la distribució urbana

El departament de Polítiques Digitals i Territori de la Generalitat de Catalunya ha proposat un full de ruta amb sis iniciatives marcades per la digitalització i la sostenibilitat que responguin als reptes de la distribució urbana de mercaderies (DUM). Aquesta proposta, batejada com a 'Carril ZBE Mercaderies' i anunciada per la responsable d'Ordenació del Transport per Carretera i Logística de la Generalitat de Catalunya, Laia Mercadé, té com a objectiu facilitar el treball dels actors logístics en el context actual marcat per l'increment de les operacions i les restriccions. «La tendència de la DUM és que augmenti la demanda de viatges pel ecommerce», ha constatat Laia Mercadé en el marc de la jornada organitzada per la patronal logística UNO sobre els reptes dels nous models de les ciutats. Així mateix, ha recordat que és difícil aplicar aquest projecte per a gener, data en la qual finalitza la moratòria dels vehicles pesants en les Zones de Baixes Emissions (ZBE), i que continuen en converses amb l'Ajuntament de Barcelona i l'Àrea Metropolitana de Barcelona (AMB).

Dins de les mesures que aspiren aprovar, es troba un calendari pactat a nivell supramunicipal que doni seguretat jurídica a les empreses de transport. Fa un any, la AMB va assegurar que dissenyaria un calendari fins a 2030 sobre l'evolució de les restriccions relacionades amb les zones de baixes emissions aplicades a la ciutat i en l'àrea, però faltaria estendre-ho a la resta de municipis catalans. També es preveuen uns períodes de transició de l'aplicacions de les restriccions sobre el transport professional que tinguin en compte la falta d'alternatives per a adquirir nous vehicles, com la moratòria que de moment s'estendrà fins a finals d'any, i es treballa per a implantar un pla estratègic amb ajudes a la renovació de la flota. Per a dur a terme aquest tercer punt, seria necessari un compromís de compra, encara que també podrien posar en marxa ajudes a la liquiditat, a més de desplegar punts de càrrega. A més, hi haurà un tractament diferenciat d'autònoms pròxims a la jubilació. Finalment, la digitalització serviria per a plantejar inversions i mesures de gestió per a millorar la productivitat del sector logístic, com digitalitzar les zones de càrrega i descàrrega, incorporar carrils multiusos o utilitzar pàrquings com a espais de delivery i advoquen per la disponibilitat de dades.

«La distribució urbana és més que el final d'una cadena», ha afirmat el subdirector general d'Ordenació del Transport de la Generalitat de Catalunya, Josep Maria Fortuny, al·ludint al fet que les polítiques públiques haurien d'anar més enllà del repartiment d'última milla. A Catalunya, ha explicat durant la seva intervenció en la jornada organitzada per UNO a Barcelona, «portem treballant en l'àmbit de la mobilitat des de 2003». Posteriorment, es va avançar en l'àmbit de la planificació més enllà del transport a partir del pla de la Zona Metropolitana de Barcelona «per a facilitar la congestió derivada de la distribució», del qual va sorgir el Llibre blanc de la Distribució Urbana de 2019.

Altres reptes que s'afronten, segons Laia Mercadé (Generalitat de Catalunya), és la col·laboració, «problemàtica per la concentració empresarial», i l'harmonització de la gestió i ordenació de la distribució urbana. Per a Mercadé, «el repte seria aconseguir una coherència en la DUM que permeti el desenvolupament del model comercial català i que respongui als criteris d'eficiència i sostenibilitat». Per això, una de les iniciatives, aprofitant els fons europeus Next Generation, és una

plataforma de col·laboració entre empreses per a minimitzar els viatges en buit. D'altra banda, estan treballant en la Taula del Sector Logístic, un espai de concertació de totes les administracions implicades en la distribució urbana de mercaderies per a impulsar les iniciatives. En ella, pretenen compartir bona pràctiques, com les incloses en el Llibre blanc, i pautes comunes per a les ordenances municipals, com la senyalització, el disseny de les zones de càrrega i descàrrega o la gestió de la distribució nocturna de mercaderies. També promouen els punts de recollida i les microplataformes de cross-docking.

DIGITALITZACIÓ I SOSTENIBILITAT EN ELS NOUS MODELS DE CIUTATS

L'evolució tecnològica i el canvi d'hàbits d'una societat cada vegada més conscienciada amb el medi ambient han posat de manifest el necessari canvi de les ciutats. «L'actual model no serveix, estem en una nova etapa», sosté el president de UNO, Francisco Aranda. En aquest context, els actors logístics són «una part molt rellevant del model de ciutat que s'ha d'implantar». Aranda ha afegit que els clients s'han digitalitzat i han augmentat el seu nivell d'exigència, a més de que el sector logístic és un dels més conscienciats amb la sostenibilitat.

Com haurien de ser les ciutats del futur? «Molt sostenibles, amb energies renovables i un mix de mobilitat entre el privat i el públic, amb nous vehicles compartits amb energies netes i amb una interconnexió entre diferents elements de la ciutat», ha manifestat la responsable territorial Ibèria de Webfleet Solutions, Jessica Egea. No obstant això, algunes empreses ho tindran més fàcil que unes altres. «Una companyia més petita tindrà més flexibilitat per a implementar aquests canvis de digitalització», ha reconegut el president de Sending, Juan Pablo Lázaro. Per part seva, l'expert en logística en el sector retail David Ramírez ha defensat la distribució nocturna per a una càrrega i descàrrega més àgil i no trobar tant trànsit, malgrat impediments com «el soroll i l'aparcament».

Sobre la sostenibilitat de la distribució urbana de mercaderies, el Logistics & Distribució manager de Desigual, Jorge Soriano, proposa dues solucions per als restaurants i els hotels: «D'una banda, mai s'ha plantejat un model de distribució col·laborativa entre empreses i l'altra seria el ecommerce en punts de

conveniència». Soriano ha afirmat que, a nivell de transport, Catalunya està lluny d'altres països europeus i que «les empreses de transport haurien d'arribar a acords de col·laboració amb les administracions públiques, com en els lockers, per a consolidar aquests lliuraments en punts de conveniència». Altres alternativa, segons la Customer Support Manager d'Alfil Logistics, Véronique Elie, seria «la creació de nodes extraurbans per a acostar-los el ferrocarril a la ciutat, així es trauien camions en el centre de les ciutats i en les rondes». «És difícil d'entendre la preocupació sobre el medi ambient sense comptar amb el ferrocarril en la distribució de mercaderies», va assegurar. D'altra banda, Jorge Soriano (Desigual) creu que es produirà una transformació a la botiga física: «Hem de ser el més omnicanal possible», va apuntar i va afegir que la clau resideix a oferir una experiència diferent als clients.