

El estudio “Reparto urbano de mercancías y última milla en Barcelona” identifica las oportunidades de mejora del modelo de distribución de la ciudad

La reducción del 30% de plazas para la carga y descarga en Barcelona provoca que los transportistas aparquen en doble fila en el 49% de sus servicios

- El RACC recomienda racionalizar los horarios de reparto de mercancías, incentivar la utilización eficiente de los vehículos y fomentar la creación y el uso de las microplataformas y/u otros sistemas de consolidación.
- El 92% de la carga y descarga en Barcelona se inicia por la mañana en hora punta, a las 9:00h.
- El 33% de los transportistas necesitan más de los 30 minutos permitidos para realizar la carga y descarga.
- La mitad de los vehículos comerciales circulan por la ciudad con el 50% de su capacidad en vacío.
- El 67% de los transportistas estarían a favor de hacer la carga y descarga a partir de un almacén central de barrio y desde allí hacer la distribución micrologística al destino.
- Un 48% llegan de fuera de Barcelona per hacer las distribuciones en la ciudad, evidenciando nuevamente como es de importante tener una visión metropolitana de la movilidad.

Barcelona, 26 de mayo de 2021.- El RACC y Bon Preu presentan el estudio sobre el “*Reparto urbano de mercancías y última milla en Barcelona*”, que analiza la oferta y gestión de las plazas de carga y descarga (C/D) en Barcelona, observa el comportamiento de los vehículos y de otros usuarios de las plazas DUM (Distribución Urbana de Mercancías) en diferentes zonas de la ciudad y recoge la opinión de transportistas y comerciantes sobre el actual sistema de distribución de mercancías y última milla.

Diariamente se realizan en la ciudad de Barcelona unos 500.000 desplazamientos relacionados con el reparto de mercancías y de última milla, que suponen alrededor del 20% del tráfico y del 40% de las emisiones derivadas de la circulación.

La distribución de mercancías no ha dejado de crecer en los últimos años, entre otros motivos por el incremento de las compras por Internet, un sector económico que representa el 1,5% del PIB catalán. Si bien este fenómeno ha aumentado considerablemente durante la pandemia, su efecto sobre la fluidez del tráfico ha sido menor de lo que cabría esperar, en buena parte, debido a la limitación de la movilidad durante el confinamiento más estricto y otros factores como el teletrabajo. Con la vuelta a la normalidad y la recuperación de la movilidad, **habrá que analizar si la ciudad está suficientemente preparada para absorber este gran número de desplazamientos vinculados al reparto de mercancías y de última milla** que, probablemente, no se reducirán en el futuro.

Ante esta nueva realidad **aparecen retos y oportunidades de mejora del sistema de reparto de mercancías en Barcelona que hay que afrontar**. Por todo ello, es necesario disponer de un análisis objetivo que permita recopilar información rigurosa para mejorar la eficacia del reparto urbano y de última milla en la ciudad de Barcelona y **promover el diálogo y el consenso entre la Administración y todos los sectores implicados** en el reparto de mercancía (distribuidores, transportistas, comerciantes, etc.)

Con el objetivo de proponer soluciones que contribuyen a mejorar el reparto en Barcelona, reducir la congestión de tráfico y, por tanto, la contaminación, y hacer más seguro el trabajo de los repartidores, el **RACC y Bon Preu**, empresa dedicada al sector de la alimentación con 188 establecimientos en Cataluña, **han realizado un amplio estudio** que permite **identificar oportunidades de mejora en el actual modelo**.

Se han realizado **4.043 observaciones en los estacionamientos de la DUM** (Distribución Urbana de Mercancías) en los **10 distritos de Barcelona**, se ha analizado el **funcionamiento de las dos microplataformas** que existen en Barcelona y se han hecho **400 encuestas a los responsables de diferentes establecimientos comerciales y 600 encuestas a transportistas** en diferentes vehículos comerciales.

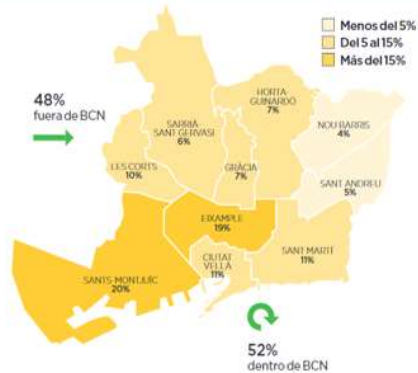
1. ENCUESTA A LOS TRANSPORTISTAS Y ESTABLECIMIENTOS COMERCIALES

Procedencia y destino de los vehículos de carga y descarga (C/D)

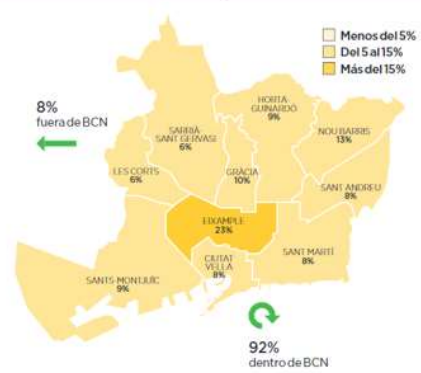
El impacto de la distribución de mercancías afecta a la movilidad urbana de Barcelona dado el gran número de desplazamientos que acaban en la ciudad.

- Un **48% de los transportistas** llegan de fuera de Barcelona para hacer las distribuciones de la ciudad.
- Más de la mitad de los transportistas **destinan entre 20 y 30 minutos para cada reparto**.
- **El 92% de las entregas se hacen en Barcelona** (52% con origen en Barcelona). Sólo el 8% se hacen fuera de Barcelona.

Origen de los desplazamientos



Destino de los desplazamientos



Horarios de carga y descarga (C/D)

- El volumen principal de recepción y envíos de mercancías es de 8:00 a 20:00h, en horario laboral y de máxima actividad de la ciudad.
- El 43% de los transportistas trabajan entre las 8:00 y las 20:00 horas.
- El 53% de los transportistas inician la distribución antes de las 7:30h. Entre las 8:00 y las 9:00h el 39% de los transportistas comienzan su jornada laboral.
- Esto quiere decir que a las 9:00h ya está el 92% de los transportistas circulando por la ciudad coincidiendo con la hora punta.

Horarios del reparto

- Los horarios de reparto están condicionados por las empresas logísticas, según el 37% de los comerciantes.
- El 49% de los comerciantes podría cambiar su horario de recepción y entrega de mercancías.
- Según el 68% de los transportistas, la organización de los repartos se hace en función de la demanda de los clientes.
- Un 87% de los comerciantes no son partidarios del reparto nocturno (de 04:00 a 6:00 de la madrugada)

Recepción de mercancías y tipología de las entregas

Un mejor control de la mercancía en stock permitiría reducir el número de viajes necesarios para abastecer las necesidades de los comerciantes

- El 63% de los comercios reciben mercancías de 3 a 5 días a la semana.
- El 80% de los transportistas se desplazan cada 2-3 días a los mismos comercios para hacer entregas.
- Casi el 60% de los comercios reciben entre 5 y 15 paquetes en cada entrega.

- El 66% de las entregas a comercios son de cajas medianas, grandes, muy grandes o carros.

Entrega de mercancías por parte de los transportistas

- El 9% de los transportistas no hace nunca logística inversa* y un 60% la realiza en menos del 50% de las entregas.
- Un 49% de los transportistas admite que más de **la mitad del espacio de carga del vehículo va en vacío**.
- El 67% de los transportistas considera que hacer la carga y descarga a partir de un almacén central de barrio y desde allí hacer distribución micrologística al destino sería una buena solución.

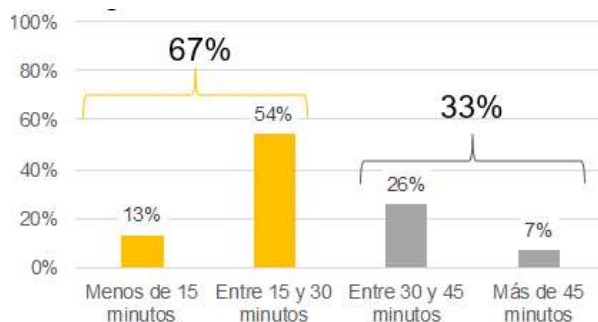
* El transportista se encarga de la devolución de paquetes a la vez que hace los repartos, agilizando el proceso de devoluciones por diferentes causas (ausencia del destinatario, error de dirección, defectos del producto, etc.)

Carga y descarga: tiempos y espacios disponibles

Los horarios regulados de la DUM no se adaptan a las necesidades de todos los transportistas

- Aunque el tiempo permitido para las operaciones de carga y descarga (CD) es de 30 minutos en Barcelona, **un 33% de los transportistas necesita más tiempo para poder hacer correctamente el reparto**.
- 2 de cada 5 transportistas no encuentran disponibilidad de plazas en la mitad de los desplazamientos que realizan.
- La falta de plazas de carga y descarga se convierte en un problema de indisciplina y de incremento del tiempo de desplazamiento de los transportistas al tener que buscar otras plazas disponibles o bien dejar el vehículo lejos de los comercios donde entregan las mercancías.
- La reducción del 30% de plazas para la carga y descarga en Barcelona desde 2009 provoca que los transportistas aparquen en doble fila en el 49% de sus servicios.

Tiempo necesario para hacer carga y descarga (C/D)



Indisciplina y sanciones

- Los casos más habituales de indisciplina por parte de los transportistas cuando no encuentran plaza en la zona de carga y descarga son: **aparcar en doble fila (un 49% de los casos)** o bien **subir dos ruedas en la acera (24%)**.
- En algunos casos, también se estaciona en espacios reservados para los colectivos más vulnerables: 6% bici-carril, 5% en la acera y un 2% en los pasos de peatones.
- A un **30% de los transportistas les han multado por estacionar fuera de las plazas** de carga y descarga, y a un **24% por estacionar más tiempo del permitido**.

Percepción de los comerciantes y los transportistas

- El **47% de los comerciantes afirman que no disponen de plazas de carga y descarga cercanas (<300m)**, hecho que incrementa el tiempo de reparto o la indisciplina de los vehículos que hacen la carga y descarga.
- El **69% de los repartidores afirma que encuentra a diario vehículos no autorizados en plazas de carga y descarga**.

Las microplataformas

El uso de las microplataformas es un reto para la ciudad y un factor para promover la innovación en el tejido comercial y el reparto de las mercancías

Cómo funciona una microplataforma



- El **98% de los comerciantes no conocen las microplataformas**. Una vez explicado en qué consisten, un 61% opinan que es un sistema más sostenible que el actual.
- Sólo al 17% de los comerciantes les preocupa que si utilizan este sistema tengan que cambiar de proveedores.
- El 49% cree que el uso de las microplataformas no mejoraría las ventas.

2. OBSERVACIONAL

De las **4.043 observaciones realizadas** a vehículos comerciales en los estacionamientos de DUM en los diez distritos de Barcelona se desprende:

Ocupación de plazas

- El conjunto de plazas evaluadas de carga y descarga **tienen una rotación de 10,1 vehículos/plaza durante el día.**
- El **distrito de Gracia es donde hay más movimientos de vehículos por plaza:** 13,24 veh/plaza.
- **Nou Barris y Sant Andreu son los distritos que tienen el índice de rotación más bajo** (7,75 y 8,32 veh/plaza, respectivamente).

Tiempo de ocupación de las plazas en la zona de carga y descarga

- El 73% de los vehículos estacionados en carga y descarga (de 8:00 a 19:00h) han estado menos de 30 minutos.
- El 21% de los vehículos han estacionado durante 45 minutos y el 6% más de 45 minutos.
- Los vehículos no autorizados están estacionados más de 45 minutos en un 89% de los casos.
- El 37% de las plazas observadas están desocupadas en algún momento del día.
- De 7:00 a 8:00 h un 15% de las plazas de DUM están vacías (fuera del horario de regulación).
- Dentro del horario de regulación, un 85% de las plazas se encuentra vacía en algún momento del día.

Indisciplina de los transportistas

Los transportistas en muchas ocasiones estacionan en espacios no autorizados porque las plazas reservadas para la carga y descarga están ocupadas por vehículos de particulares o no autorizados

- El **23% de las infracciones observadas corresponden a vehículos particulares estacionados en plazas de carga y descarga**, que es la principal incidencia percibida por el 69% de los transportistas.
- El 40% de las indisciplinas observadas corresponde a furgonetas, seguido de vehículos particulares (32%), camiones (16%) y vehículos comerciales (12%).
- Hacer carga y descarga en una franja horaria más temprana que la permitida es la indisciplina más recurrente entre los transportistas (28%).

CONCLUSIONES RACC

Reducción de la eficacia y eficiencia del sistema de reparto urbano y última milla

- La **creciente complejidad** de la Distribución Urbana de Mercancías (DUM), el incremento acelerado del **comercio electrónico (e-commerce)** a raíz de la pandemia covid-19 y los **nuevos usos incorporados al espacio público y viario** afectan directamente a los modelos de distribución comercial y a la calidad de vida de los residentes en Barcelona.
- La **pérdida de tiempo de los transportistas buscando aparcamiento** incide en la productividad del sistema (si valoramos el kg de mercancía por km desplazado), restándole eficiencia.
- Hay un **desconocimiento** generalizado de las **microplataformas** por parte de los **comerciantes**, lo que dificulta que este sistema eficiente y sostenible crezca. [Barcelona dispone actualmente de tan sólo dos microplataformas activas].

Impacto negativo sobre la movilidad de la ciudad

- La **indisciplina de los transportistas** a la hora de estacionar y la de los **usuarios no autorizados** que aparcen en las zonas de carga y descarga impacta negativamente sobre el tráfico y la fluidez de los desplazamientos de la ciudad, provocando **congestión, contaminación y ruido**.
- El **reparto de mercancías en horas punta** también incrementa los efectos negativos sobre el tráfico.
- Los **comerciantes** pueden influir decisivamente en el **horario de la entrega** en sus tiendas.

Incremento de las emisiones

- Las emisiones de los vehículos de transporte de mercancías **crecen con la pérdida de eficiencia del proceso de distribución**.

Empeoramiento de las condiciones de trabajo para los transportistas

- La **reducción de plazas de carga y descarga en superficie** en Barcelona (del 30% desde 2009) se ha traducido en indisciplina viaria.

Alternativas de mejora a corto plazo

- Mejorar la gestión de las **plazas reguladas** a través de la **innovación tecnológica**.
- **Flexibilizar** y facilitar el **tiempo de reparto** en horas valle de tráfico urbano.

- **Potenciar** la distribución de mercancías a través de las **microplataformas** u otros sistemas para evitar los desplazamientos en hora punta.

RECOMENDACIONES RACC

A las administraciones locales

- Impulsar una **verdadera mesa sectorial** con los actores vinculados a la distribución urbana de mercancías (DUM) que permita **afrentar de manera consensuada los retos del reparto urbano y de última milla en Barcelona**.
- Realizar una mejor gestión de las **plazas de DUM**, fomentando una **gestión diferenciada** entre el canal orientado al usuario final (*e-commerce*) y el orientado a los comercios.
- Incentivar que el **reparto** de mercancía se haga **fuera de las horas punta** de tráfico en la ciudad.
- **Flexibilizar los horarios en función del tipo de mercancía y su volumen:**
 - Ajustar el horario de carga y descarga por zonas y según las necesidades de los transportistas (con un máximo permitido de 45 minutos de estacionamiento, que daría cobertura al 93% de las necesidades declaradas).
 - Promocionar y facilitar la entrega nocturna o de madrugada en grandes superficies.
- Crear **plazas de carga y descarga de microparada** (5 minutos) para promover la entrega instantánea.
- Reducir la indisciplina de los usuarios no autorizados con un **control más efectivo**.
- Facilitar el **uso comercial de plazas reguladas** (azul o verde) reduciendo el importe de pago.
- Implementar **carriles multiuso** a las diferentes arterias de la ciudad con más demanda de carga y descarga.
- **Potenciar las microplataformas** y/o de otros sistemas:
 - Extender el conocimiento y su uso por barrios.
 - Incrementar las ayudas para aumentar la presencia y uso de las microplataformas y/u otros sistemas de consolidación en diferentes distritos de la ciudad.
 - Desplegar una red de puntos de recogida descentralizados en diferentes zonas de la ciudad, aprovechando los mercados de barrio.

A los comerciantes

- Incrementar la **logística inversa** para aprovechar el vehículo comercial en vacío.
- Fomentar la **coordinación** de comercios por sectores/zonas para hacer **envíos/recepciones conjuntas** (con interacción con las microplataformas) y así reducir los desplazamientos.
- Extender el **conocimiento** de las microplataformas y/u otros sistemas.
- **Digitalizar los procesos** inventariados y de pedidos para racionalizar el almacenamiento y reducir los desplazamientos.
- Extender el *Click and Collect** **en puntos de recepción de barrio y de alta movilidad** (equipamientos).

** El Click & Collect, también conocido como Compra en línea y Recogida en tienda, es un modelo híbrido de comercio electrónico en el que los usuarios seleccionan artículos en línea y los recogen en la propia tienda o en un punto de recogida centralizado.*

A los transportistas

- **Planificar** el uso de los vehículos más adecuados en función del tipo de mercancía.
- Aumentar el **uso de la app de DUM** para gestionar el aparcamiento y la consulta de disponibilidad de plazas.
- Invertir en **formación y tecnología** para identificar las rutas óptimas de entrega/recepción.
- Evolucionar hacia el **etiquetado inteligente** que permita hacer el seguimiento de cada paquete desde el origen hasta su destino.

Sobre RACC Mobility Club

El RACC es una entidad que ofrece cobertura y servicios de alta calidad para atender las necesidades de más de 10 millones de personas en cualquier lugar del mundo. Es especialista en la prestación de asistencia personal, familiar, mecánica, sanitaria urgente y en el hogar y tiene la red de autoescuelas más grande del Estado. Para cubrir sus necesidades, la entidad realiza 1.193.000 asistencias al año y gestiona 600.000 pólizas de seguros de diferentes ámbitos. El RACC promueve una nueva cultura de la movilidad más segura y respetuosa con el medio ambiente, y tiene una gran capacidad de divulgación e influencia en aspectos relacionados con la mejora de la seguridad vial, la reducción de los accidentes y las infraestructuras.



NOTA DE PRENSA

Sobre Grup Bon Preu

El Grup Bon Preu es una empresa catalana referente en el sector de la alimentación. Somos una organización comprometida con los ciudadanos y con el territorio. Nuestra actividad se orienta al mercado catalán, con el anhelo de ofrecer el mejor servicio, precio y calidad de producto a los clientes, trabajando con proveedores locales y de km 0 y comprometidos con la sostenibilidad y medio ambiente. Contamos con más de 133 supermercados Bonpreu; 55 hipermercados Esclat; 19 centros de recogida de la compra a BonpreuEsclat Online y entregamos a domicilio en 33 poblaciones de Cataluña; tenemos 55 gasolineras EsclatOil y recientemente hemos puesto en marcha la comercializadora eléctrica BonpreuEsclat Energía.

Actualmente somos más de 9.200 trabajadores y trabajadoras, lo que nos sitúa entre las 10 empresas con más empleados con sede en Cataluña. A cierre del ejercicio 2020, nuestra facturación ha sido de 1.625M €.