

Barcelona aposta perquè els aparcaments de rotació de la ciutat puguin acollir activitats logístiques o de serveis i alliberar espai públic

- » L'objectiu és que aquestes infraestructures, fins ara dedicades només a l'estacionament de vehicles, es complementin també amb espais logístics i de prestació de serveis que contribueixin a optimitzar la distribució urbana de mercaderies i a alliberar espai públic
- » El Govern municipal aprovarà inicialment un nou pla especial urbanístic que preveu regular que els aparcaments de titularitat pública o privada puguin incloure estacions de repartiment, centres de distribució urbana de mercaderies i consignes, a banda d'endreçar altres serveis
- » Fins ara, alguns aparcaments públics ja havien realitzat proves pilot d'aquest tipus d'activitats complementàries però el Govern municipal vol consolidar l'experiència i implantar-la definitivament a tota la ciutat. La mesura s'emmarca en l'Estratègia de la distribució urbana de mercaderies 2030 i el Pla de Mobilitat Urbana 2024

Properament la Comissió de Govern de l'Ajuntament de Barcelona aprovarà inicialment el "*Pla especial urbanístic de noves activitats en els aparcaments de la ciutat de Barcelona*". Aquesta mesura aposta perquè els aparcaments de rotació de la ciutat es puguin complementar amb espais de logística que permetin millorar i optimitzar la gestió de la distribució urbana de mercaderies de Barcelona.

L'objectiu del pla és possibilitar que en aquells estacionaments de rotació on fins ara només s'hi feia un ús d'aparcament també s'hi puguin incloure altres activitats complementàries a l'estacionament, principalment relacionades amb la distribució urbana de mercaderies, per tal d'alliberar l'espai públic d'aquestes activitats i destinar-lo a propostes de major valor social. El pla pretén avançar cap a aparcaments que esdevinguin espais de prestació de serveis, més enllà de la seva utilització actual com a contenidors de vehicles.

En aquest sentit, el nou text preveu que en els aparcaments (de titularitat pública o privada) amb suficients places de rotació s'hi puguin consolidar activitats complementàries que, amb caràcter general, inclouen: la càrrega i la descàrrega, el repartiment de mercaderies i les activitats relacionades amb la recollida de petita paqueteria i la compra de petits productes. A banda, la normativa també endreça la inclusió dels punts de recàrrega de vehicles elèctrics i d'estacions d'intercanvi de bateries als aparcaments; l'espai destinat als caixers automàtics i les màquines de *vending*; i la col·locació de determinades instal·lacions dels serveis públics de la ciutat (armariets de serveis).

Després de l'aprovació inicial, la nova normativa començarà la seva tramitació de cara a assolir l'aprovació definitiva, amb un període d'exposició al públic i el seu corresponent procés de participació ciutadana.

Emmagatzematge i distribució urbana de mercaderies

La principal activitat que ha de permetre regular el nou pla és la instal·lació i/o consolidació d'iniciatives destinades a millorar la distribució urbana de les mercaderies a través d'estacions de repartiment, centres de distribució urbana de mercaderies (CDUM's), consignes intel·ligents i consignes refrigerades. Actualment alguns aparcaments públics de la ciutat ja estan acollint experiències d'aquest tipus com a prova pilot, però el nou pla preveu regular i autoritzar aquesta activitat al conjunt de Barcelona per fomentar la seva extensió.

- ✓ Estació de repartiment o unitat CDUM: és un element de suport a la distribució que té com a destinació final el consumidor (*model B2C: Business to Consumer*) i que consisteix en un petit espai tancat per a l'emmagatzematge de curta durada de petites mercaderies que es lliuren de forma sostenible durant el dia. Aquest espai funciona com una micro-plataforma de distribució de mercaderies, com a mini- moll de càrrega i descàrrega, al qual arriben els camions i furgonetes i descarreguen els paquets normalment durant la nit, i a partir d'aquest punt, mitjançant altres vehicles més petits i més sostenibles, s'efectua el repartiment de les mercaderies al consumidor final.
- ✓ Consignes intel·ligents (*lockers*): són instal·lacions modulars d'armariets de petites dimensions, que permeten la recollida i lliurament de mercaderies que no necessiten condicions especials de conservació, amb el límit de dimensió condicionat per la mida dels armariets.
- ✓ Consignes refrigerades (*cool lockers*): són Instal·lacions modulars d'armariets de petites dimensions, automatitzats, normalment al servei d'establiments situats en el mateix emplaçament o molt pròxims, amb regulació de temperatura per la recollida i lliurament principalment d'aliments refrigerats i congelats, amb el límit de dimensió condicionat per la mida dels mateixos armariets.



La regulació i, conseqüentment, l'extensió d'aquest tipus d'iniciatives possibilita una menor ocupació de la via pública, atès que en una sola aturada a una consigna es lliuren diferents paquets que haurien suposat diferents aturades a l'espai públic; alhora, també s'assoleix una major eficiència reduint quilòmetres recorreguts i, per tant, disminuint la contaminació i el soroll. A banda, s'eliminen els retorns en buit, ja que els paquets es dipositen en un espai que el client anirà a buscar i, en el cas que això no es produeixi, es retornaran en un altre lliurament, aprofitant el viatge. Aquest tipus d'activitat també possibilita el repartiment en hores vall o de nit perquè al produir-se a dins d'un aparcament no hi ha problemes de soroll, reduint també la congestió viària.

Altres serveis als aparcaments de la ciutat

En un altre ordre, el pla també endreça altres serveis existents com és el subministrament i la recàrrega de vehicles elèctrics a partir dels punts actuals de recàrrega elèctrica i les estacions per l'intercanvi de bateries (d'acord amb Pla Especial Urbanístic per a la implantació d'instal·lacions de subministrament per a vehicles a motor de la ciutat de Barcelona). S'estableixen dos tipus d'estacions d'intercanvi de bateries: per a motos, cotxes, quadricicles i similars; o per a vehicles de mobilitat personal (bicicletes, cicles de més de dues rodes, patinets o similars). Aquestes estacions poden disposar d'un espai complementari per efectuar la recàrrega de les bateries, una vegada descarregades del vehicle.



A nivell de serveis als usuaris, es regula la inclusió de caixers automàtics de dispensació d'efectiu o màquines expenedores (màquines de *vending*) a l'interior dels aparcaments, que puguin oferir a l'usuari begudes, sòlids alimentaris o altres consumibles com els de de telefonia o de reparació i posada a punt de vehicles.



I finalment, el pla també preveu que a dins dels aparcaments s'hi puguin incloure elements relacionats amb les instal·lacions de serveis que habitualment se situen a la via pública, com per exemple els “armaris” d'instal·lacions, els “armaris” de serveis o altres elements anàlegs. Aquesta possibilitat obre la porta a retirar aquests elements de la via pública que passa quedar lliure d'aquest tipus d'obstacles.

Criteris per la implantació de les activitats

El pla és aplicable a tots els aparcaments de rotació i d'ús públic, tant de titularitat pública com privada. Inclou aquells ubicats en el subsòl de l'espai públic (carrers, espais lliures, mercats), i els que estan situats en edificis, sempre que puguin garantir un mínim de 40 places de rotació una vegada instal·lades les noves activitats i serveis.

Es preveu que les noves activitats regulades es puguin implantar o bé substituint places d'estacionament o bé situant-se en altres llocs adequats. Les noves activitats que s'implantin podran ocupar fins a 10 places d'estacionament en cada aparcament o un espai equivalent. Cal tenir en compte que fins ara tots els projectes pilot de distribució urbana de mercaderies que s'han dut a terme s'han hagut d'ubicar en espais complementaris i no en places específiques d'estacionament.

Segons el text, la realització de les funcions pròpies necessàries per les noves activitats (circulació, parada, obertura de portes, càrrega i descàrrega, emmagatzematge, recollida, recàrrega o substitució de bateries...) s'haurà de fer sense interferir amb el funcionament normal de l'aparcament i totes les activitats hauran de ser accessibles.

El pla preveu la possibilitat d'establir una regulació horària de determinades activitats. Per qüestions de seguretat d'evacuació en cas d'incendi, es limita la implantació de les noves activitats a la primera planta en soterrani accessible directament des de l'espai exterior.

Estratègia municipal de la distribució urbana de mercaderies 2030

Aquest pla especial urbanístic s'emmarca en el que preveu el Pla de Mobilitat Urbana (PMU) 2024 i en l'Estratègia municipal de la distribució urbana de mercaderies 2030 (EDUM 2030) que s'està treballant des del Govern municipal per tal de millorar una de les activitats que més incidència té sobre el dia a dia de la ciutat. Es tracta de l'última part de la cadena de subministrament en la qual es reparteixen les mercaderies en l'àmbit urbà. Aquesta part de la cadena té especial importància en l'activitat econòmica i social de la ciutat, i afecta especialment la mobilitat, el medi ambient i l'espai públic urbà. L'Ajuntament de Barcelona treballa de manera transversal i des de diferents àmbits de govern per aconseguir que aquesta activitat es realitzi de la manera més competitiva, ordenada, eficaç, eficient, sostenible i segura, produint alhora les menors externalitats possibles i fent l'activitat compatible amb la vida quotidiana.

La utilització dels aparcaments com punts logístics per distribució, emmagatzematge i recollida de les mercaderies esdevé una mesura clau per poder optimitzar aquest repartiment. Els aparcaments són uns espais idonis per allotjar aquests serveis perquè ja són una infraestructura existent a la ciutat i compten amb espai suficient, estan adequats per al trànsit de vehicles i permeten que tota l'operativa es realitzi fora de l'espai públic (eliminant l'impacte acústic associat a la logística nocturna).

En aquest marc, diversos operadors d'aparcament, com BSM, ja està treballant en el desenvolupament d'aquests nous models d'aparcament concebuts com nous espais que posin la persona usuària al centre i que integrin noves solucions de mobilitat urbana i serveis de valor afegit que donin resposta a nous hàbits i necessitats socials.

