

JAUME ROCA GUITART Investigador del Centre d'Innovació del Transport - CENIT



comissió
de
logística

La pacificació del trànsit de mercaderies al centre de la ciutat

El projecte europeu SMILE ha permès testar un nou model per gestionar els enviaments d'última milla en zones amb una alta restricció de trànsit com el districte de Ciutat Vella, a Barcelona.

La major part de les ciutats europees de mida mitjana o gran tenen centres històrics on la trama de carrers sol ser estreta i poc estructurada, i acostuma a presentar una important concentració de comerços, a més d'una alta densitat d'habitatges. Aquestes condicions fan que la necessitat de recepció de mercaderies sigui considerable, alhora que dificulten enormement les activitats logístiques. El districte de Ciutat Vella, per exemple, concentra gran part dels carrers de vianants de la ciutat de Barcelona i pateix una elevada congestió d'activitats logístiques durant les franges horàries en què es permet la distribució de mercaderies.

La reducció de l'estoc practicada per molts minoristes, així com la fragmentació del sector dels operadors logístics, genera un elevat nombre de viatges amb vehicles que presenten factors de càrrega baixos. Això incideix directament en els costos logístics i en les externalitats que aquest sector genera. L'ocupació d'espai, la contaminació, la inseguretat i el soroll generat són els principals efectes que fan disminuir la qualitat de vida en els barris afectats.

PROVA PILOT

Amb l'objectiu de reduir les externalitats causades per aquest sector i investigar nous models de negoci cooperatiu, l'any 2014 l'Ajuntament de Barcelona va desplegar, amb l'ajuda del projecte SMILE, una prova pilot que consistia en la implantació d'una microplataforma de distribució de mercaderies per donar servei al districte de Ciutat Vella, l'ús de la qual permet consolidar la mercaderia de diferents operadors logístics i fer-ne l'última milla mitjançant tricicles assistits elèctricament. Aquest model es basa en la col·laboració dels diferents operadors logístics amb l'empresa que explota la plataforma (opera-



El debat se centra ara a determinar el grau d'intervenció dels ajuntaments i les administracions en un negoci privat com és el logístic

dor logístic d'última milla) per tal que, a canvi d'una tarifa pactada, aquest últim s'encarregui de fer el darrer tram del recorregut fins al destinatari final.

La iniciativa va suscitar interès entre els operadors, fins al punt que, transcorreguts els sis mesos de la prova, en què es va oferir el servei de forma gratuïta, l'operador de la plataforma va poder negociar tarifes per continuar amb les operacions. Durant aquest període es calcula que es van estalviar 5.840 quilòmetres recorreguts i es van deixar d'emetre 1,7 tones de CO₂, a més de convertir el projecte SMILE en un referent de la col·laboració entre operadors.

Malgrat tot, i atesa la competència en el sector logístic, l'empresa que explota la plataforma té dificultats per cobrir els costos i planteja alguns interrogants sobre el manteniment del servei. Models similars que s'han provat en altres ciutats europees han necessitat la intervenció pública per mantenir

els serveis, intervenció que s'ha justificat amb els beneficis socials que aporten aquestes iniciatives. El debat se centra ara a determinar el grau d'intervenció dels ajuntaments i les administracions en un negoci privat com és el logístic. Restringir l'accés de vehicles de distribució en certes zones de la ciutat obligaria tots els operadors a utilitzar les microplataformes, però l'impacte sobre el lliure mercat es jutja massa elevat. Una altra possibilitat consisteix a licitar concessions a cost zero per a una microplataforma i escollir, mitjançant un concurs públic, un operador que exploti l'espai per un temps determinat. D'aquesta manera, l'operador veuria els seus costos fixos rebaixats i seguiria tenint l'incentiu econòmic que l'obliga a ser eficient en una economia de mercat.

Tot i això, la intervenció de l'ajuntament, que mitjançant les seves polítiques afavoreix o dificulta el dret d'accés als vehicles convencionals, continua sent una de les claus per a l'èxit o el fracàs d'aquesta mena d'iniciatives.