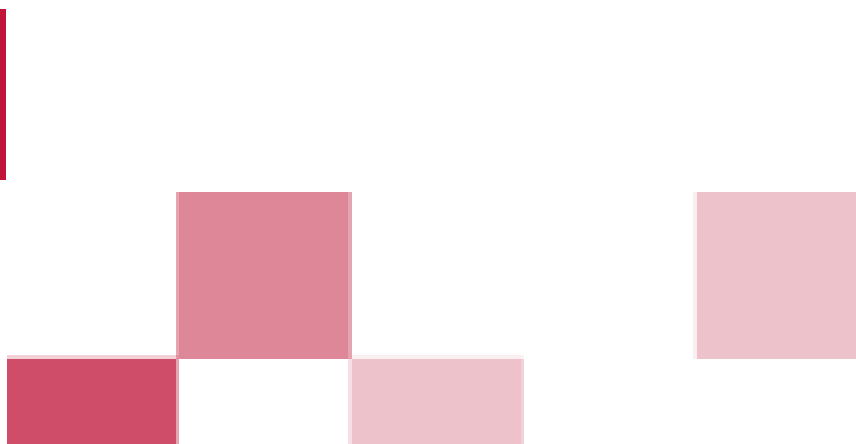

Experiències europees de regulació de la distribució urbana de mercaderies

Institut d'Estudis Regionals i Metropolitans de Barcelona

Gener 2023





**Treball realitzat per l'equip de l'Institut d'Estudis Regionals i Metropolitans de
Barcelona (IERMB)**

Direcció: Núria Pérez Sans

Autors/res: Xavier Bach Coma (coord.), Marc Vila Recio, Ana María Posa i Aïda Alemany Sagalà
Cerdanyola del Vallès, gener 2023

Índex

1	INTRODUCCIÓ I OBJECTIUS	4
2	FONTS DE DADES I METODOLOGIA	6
3	RESTRICCIONS A LA CIRCULACIÓ DE VEHICLES.....	8
3.1	Barcelona. Restriccions a la circulació de vehicles de mercaderies segons ordenança.....	8
3.2	Regió de Brussel·les. Itineraris i vies per a vehicles pesants.....	12
3.3	Londres. <i>Lorry Control Scheme</i> (LLCS).....	15
3.4	Londres. DVS, LEZ, ULEZ i CC.....	17
3.5	París. Restriccions en funció del pes i la franja horària.....	20
3.6	Rotterdam. Zero Emission City Logistics (ZECL) 2025	21
4	REGULACIÓ DE L'APARCAMENT	24
4.1	Barcelona. Àrea DUM i Zona Verda	24
4.2	Barcelona. Taxa Amazon.....	26
4.3	Brussel·les. Aparcament mercaderies.....	28
4.4	París. Aparcament de càrrega i descàrrega i per a professionals	29
4.5	Vitoria-Gasteiz. Regulació de la zona OTA per a comerciants	31
5	EINES DE GESTIÓ DE L'APARCAMENT	33
5.1	Barcelona i àmbit metropolità. Plataforma SPRO.....	33
5.2	Leuven. Plataforma intel·ligent FlexCurb.....	34
5.3	París. Cartografia innovadora de les zones de càrrega i descàrrega.....	35
5.4	Vic. Plataforma PARKUNLOAD	36
6	IMPULS DE LA CICLOLOGÍSTICA I DE CENTRES DE CONSOLIDACIÓ URBANA	37
6.1	Barcelona. Subvencions per nous centres de distribució urbana de mercaderies	37
6.2	Cambridge. CamCycle: campanya ciclista per les bicicles de càrrega	38
6.3	França. Pla Nacional pel desenvolupament de la ciclogística	40
6.4	Irlanda. Subvenció per a comprar bicicletes de càrrega	41
6.5	París. Programes experimentals de logística urbana sostenible.....	42
6.6	Vitoria-Gasteiz. <i>Microhub</i> logístic.....	43
6.7	Altres propostes de centres de consolidació urbans a Europa	44
7	SÍNTESI.....	45

1 Introducció i objectius

El transport de mercaderies és un bé essencial en el funcionament de les ciutats, sense el qual ni els comerços ni els ciutadans podrien proveir-se. Tot i això, cada vegada és més palès el gran nombre d'externalitats que aquests serveis generen: soroll, contaminació atmosfèrica, emissió de partícules perjudicials per la qualitat de l'aire, ocupació de l'espai públic, etc. Ja a l'època de Juli Cèsar, la llei romana *lex Iulia Municipalis* restringia el transport de mercaderies dins la ciutat durant el dia. Actualment, les ciutats segueixen proposant noves regulacions i polítiques per contenir aquestes externalitats, i promoure una distribució urbana de mercaderies més adequada i acotada.

En general, les ciutats o les metròpolis tenen primer de tot normatives generals de restriccions de vehicles pesants (que regulen per tonatge i sovint per longitud de vehicles), on especifiquen les vies d'entrada permeses o bé els horaris de restricció de pas. Aquestes normatives acostumen a tenir ja uns anys (dècades dels anys 80 o 90 o anteriors) i sovint venen regulades a nivell supramunicipal, regional o estatal. A vegades, també incorporen normativa sobre les mercaderies perilloses.

Seguidament, hi ha normatives més específiques a nivell local que afecten a la distribució urbana de mercaderies, que indiquen els llocs, els horaris i les condicions de la càrrega i descàrrega a les ciutats.

En les darrers anys i en paral·lel a l'anterior hi ha la Zones de Baixes Emissions, a moltes ciutats europees, que també inclouen restriccions a tot tipus de vehicles i especificacions que afecten també a les mercaderies.

Finalment, la ciclogística sembla ser que no està regulada encara de forma general amb una normativa específica. Tot i així, està present en moltes planificacions estratègiques i de la mobilitat (general o específica de les mercaderies) i hi ha nombroses iniciatives que en comencen a fomentar el seu ús.

En aquest context, en el present estudi es recullen diverses pràctiques de regulacions i polítiques en d'altres ciutats europees, perquè serveixin de referència a l'AMB.

S'ha estructurat el document en funció de la tipologia de les actuacions:



Restriccions a la circulació de vehicles. Sota la terminologia anglesa de UVAR (*Urban Vehicle Access Regulations*), moltes ciutats estan imposant propostes per restringir l'accés a certes àrees de la ciutat, a certes vehicles segons la longitud o la massa, a certes franges horàries, a certs vehicles contaminants, etc. Algunes d'aquestes mesures, com les Zones de Baixes Emissions, tenen fins i tot, una afectació més general a tota la mobilitat en vehicle privat. Altres mesures, com la redistribució de l'espai públic a favor dels modes més sostenibles, o inclús la vianalització de carrers, també suposen veritables restriccions als vehicles de mercaderies, però no s'han documentat en aquest informe.



Regulació de l'aparcament: Una de les principals necessitats dels vehicles de distribució urbana de mercaderies és trobar un espai adequat on aparcar per a fer la descàrrega de mercaderies, sense pertorbar la resta de vehicles i agents i evitant el trànsit d'agitació en busca d'aparcament. S'han recollit diferents tipologies de places d'aparcament (ex: per a professionals, etc.) o de tarifació en funció del usuari.



Eines de gestió de l'aparcament: A part de la regulació de l'aparcament, moltes ciutats estan buscant estratègies per digitalitzar el processos per reservar i gestionar l'aparcament de vehicles de mercaderies. Aquestes eines digitals serveixen tant als usuaris de les places d'aparcament, ja que permet iniciar un estacionament o consultar l'ocupació en temps reals, com per a les administracions, que poden analitzar les dades d'ús i, en conseqüència, reorientar les seves polítiques públiques de planejament i d'ordenació de l'aparcament.



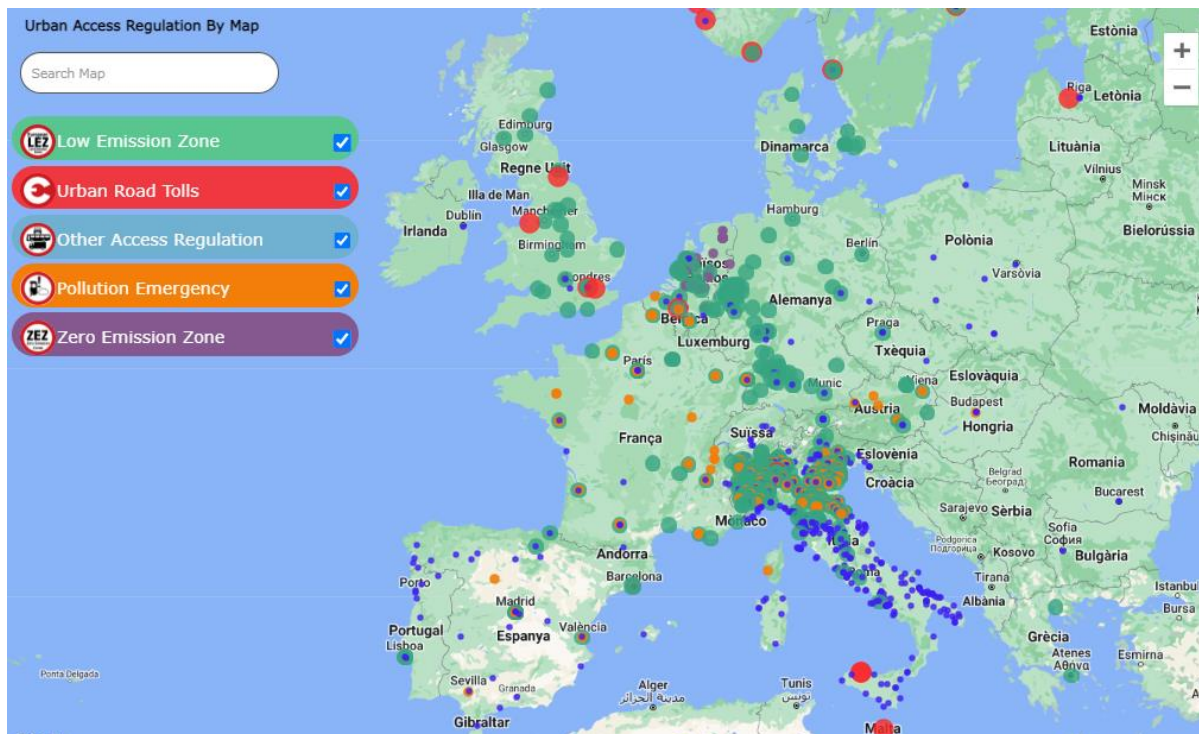
Impuls de la ciclogística i de centres de consolidació urbana de mercaderies: Finalment, en el context europeu s'està fomentant la distribució urbana de mercaderies amb bicicletes o tricicles de càrrega, ja que esdevé una alternativa sostenible i viable al transport de mercaderies amb vehicles contaminants. Al document s'expliquen tant estratègies nacionals de suport a les administracions local com subvencions a la compra de bicicletes o tricicles de càrrega a particular.

Al final del document s'ha inclòs un capítol de síntesi, on es resumeixen les principals experiències recollides prèviament.

2 Fonts de dades i metodologia

L'objectiu d'aquest estudi és elaborar un recopilatori d'experiències europees de regulació de la distribució urbana de mercaderies, i per tant, per a cadascuna de les actuacions (restriccions, aparcament, eines de gestió de l'aparcament o ciclològica) s'han descrit breument aquelles regulacions o polítiques que s'estan impulsant en altres urbs europees. Però l'univers de ciutats europees és gairebé infinit i, per tant, una tasca prèvia ha estat intentar prioritzar i posar en relleu aquelles regulacions o polítiques que podien aportar un major valor diferencial, o que havien tingut més ressò mediàtic a nivell tècnic en el context europeu. En aquesta tasca de priorització, a part de consultar directament les regulacions de les dues grans capitals europees -Londres i París-, s'han consultat les següents fonts d'informació:

1) Portal "Urban Access Regulations in Europe". Aquest portal (<https://urbanaccessregulations.eu/>) recull les normatives de zones de baixes emissions, taxes de congestió, peatges urbans i d'altres restriccions de trànsit urbà implantades a les ciutats europees amb l'objectiu de resoldre els problemes de qualitat de l'aire, soroll, trànsit i qualitat de vida. Permet accedir ràpidament a les polítiques de restriccions de trànsit de totes les ciutats europees, comparar-ho amb la resta de ciutats, discernir entre aquelles ciutats que apliquen polítiques diferenciades per vehicles de mercaderies, etc. Després d'una primera impressió, el web també permet aprofundir sobre els detalls de les polítiques de cada ciutat.



Gràfic 1. Mapa de les "Urban Access Regulations" europees. Versió interactiva a <https://urbanaccessregulations.eu/userhome/map>

2) “Annual Polis Conference”. El POLIS és una xarxa de ciutats i regions europees que treballa conjuntament per desenvolupar tecnologies i polítiques innovadores per al transport local. El seu objectiu és millorar el transport local mitjançant estratègies integrades que abordin les dimensions econòmiques, socials i ambientals del transport. Amb aquesta finalitat, recolza l’intercanvi d’experiències i la transferència de coneixements entre les autoritats local i regionals europees, que es materialitza en la conferència anual. Totes les presentacions que es presenten al congrés anual es poden descarregar al portal web <https://www.polisnetwork.eu/polis-conference-2022-presentations/> i representen una mostra molt representativa de les polítiques més innovadores que estan duent a terme les ciutats i regions europees en l’actualitat.

3) Càtedra “Logistics City” del Laboratori “Ville Mobilité Transport” de la Universitat Gustave Eiffel de París. Aquesta càtedra està dedicada a la investigació sobre logística urbana, i té dos camps d’investigació principals. D’un costat, a les qüestions vinculades a la ubicació de centres logístics en àrees urbanes i metropolitanes, des d’un enfocament de la disciplina del planejament urbà. D’altre costat, explorar l’impacte de les noves tendències de consum i distribució en logística urbana, especialment les relacionades amb el comerç electrònic o d’altres transformacions digitals. L’objectiu d’aquesta càtedra és oferir coneixement de qualitat als actors públic i privats de la logística urbana, i contribuir al desenvolupament de polítiques públiques de mobilitat de mercaderies, transició energètica del sector i del nou mercat immobiliari logístic. Les seves investigacions estan disponibles a <https://www.lvmt.fr/en/chaieres/logistics-city/>

S’han consultat aquestes fonts d’informació, i a partir d’aquí s’ha seleccionat aquells casos que es creien més rellevants i que podien servir de referència, i s’ha buscat informació amb més profunditat directament als portals web de cada ajuntament.

En la majoria de casos s’ha explicat directament la proposta de regulació, i al final de cada apartat s’afegeixen els enllaços amb la font d’informació original, per si es vol aprofundir més. En el cas de les actuacions d’impuls de la ciclologia també s’ha inclòs dues estratègies a nivell nacional (a França i Irlanda) que poden tenir interès també en l’àmbit local.

3 Restriccions a la circulació de vehicles

3.1 Barcelona. Restriccions a la circulació de vehicles de mercaderies segons ordenança.

A Barcelona l'ordenança que limita el pas de les mercaderies és l'*Ordenança de circulació de vianants i de vehicles de Barcelona*, del 16 gener 1999 (amb modificacions entre els anys 2000 i 2017).

Aquesta ordenança desplega les competències que té atribuïdes l'Ajuntament de Barcelona en matèria de trànsit, circulació, estacionament i seguretat viària sobre les vies urbanes i sobre les travesseres declarades vies urbanes, com també, sobre qualsevol espai obert a la lliure circulació de persones, animals i vehicles, en el marc de la Llei 1/2006, de 13 de març, per la qual es regula el Règim especial del municipi de Barcelona, la Llei 22/1998, de 30 de desembre i de la Carta Municipal de Barcelona, i la resta de normes europees, estatals i autonòmiques que siguin d'aplicació.

És una ordenança que engloba molts aspectes de la mobilitat i la circulació de vehicles i de vianants a la ciutat. Entre aquests s'hi inclou la regulació dels transport de mercaderies dins l'àmbit urbà.

Les restriccions s'estableixen en funció de la longitud i massa dels camions en funció del tipus de via i també de certs horaris nocturns. L'ordenança també estableix les condicions de la càrrega i descàrrega i els llocs on es poden realitzar i finalment les restriccions de mercaderies considerades perilloses.

Restriccions en funció de la longitud i massa i tipus de via

Les principals restriccions s'estableixen segons el nombre de carrils de les vies, amb l'excepcionalitat de les Rondes:

- Per les vies de les zones amb nivell de restricció especial (barris i àmbits específics de la ciutat, entorns pacificats o de nucli antic): MMA (Massa Màxima Autoritzada) igual o inferior a 7,5 tones i llargària igual o inferior a 7 metres.
- Per les vies amb un carril de circulació: MMA igual o inferior a 12 tones i llargària igual o inferior a 10 metres. Des de les 23 a les 5 hores: MMA igual o inferior a 18 tones i llargària igual o inferior a 12 metres
- Per les vies amb dos o més carrils i per la Ronda del Litoral: MMA igual o inferior a 18 tones i llargària igual o inferior a 12 metres. Entre les 23 i les 5 hores: MMA igual o inferior a 44 tones i llargària igual o inferior a 16,5 metres.
- Per la Ronda de Dalt: MMA igual o inferior a 18 tones i llargària igual o inferior a 12 metres.

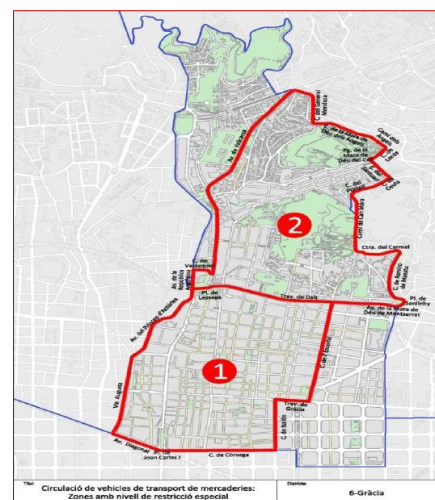
Barcelona: Restriccions de vehicles de mercaderies en funció de massa, longitud i tipus de via			
Tipus de via	Horaris	Massa Màxima Autoritzada (MMA) ¹	Llargària ¹
Restricció especial	Tot el dia	7,5 tones	7 metres
Un carril de circulació	Tot el dia	12 tones	10 metres
	23:00 - 5:00	18 tones	12 metres
Dos o més carrils de circulació / Ronda Litoral ^{2 i 3}	5:00 a 23:00	18 tones	12 metres
	23:00 - 5:00	44 tones	16,5 metres
Ronda de Dalt ³	Tot el dia	18 tones	12 metres

¹ igual o inferior

² Excepcions Ronda Litoral B-10:
Vehicles ≤ 44 tones i ≤ 16,5 metres, amb origen i destí concrets i pas per terme de Barcelona (informació dels municipis a [la pàgina 24 del document del Pacte de la Mobilitat DUM](#)).

³ Excepcions Rondes (B-10 i B-20) i carrers de dos i més carrils:
Vehicles de transport de viatgers de més de 12 metres de longitud sempre i quan compleixen els següents requeriments:
1. Existència i utilització a tots els vehicles del sistema homologat de seguretat activa d'alerta al conductor de l'existència d'elements en angles morts de visió.
2. Límit màxim de velocitat de circulació de 60 km/h.
3. Utilització obligatòria de llums de creuament als vehicles.
4. Circulació obligatòria dels vehicles pel carril dret.

Taula 1. Barcelona: Restriccions de vehicles de mercaderies en funció de massa, longitud i tipus de via.
Font: Ordenança de circulació de vianants i de vehicles de Barcelona, del 16 gener 1999. Ajuntament de Barcelona.



Gràfic 2. Exemple de mapes d'àmbits de vies de restricció especial de vehicles pesants de mercaderies a Barcelona.
Font: Ordenança de circulació de vianants i de vehicles de Barcelona, del 16 gener 1999. Ajuntament de Barcelona.

Especificacions sobre la càrrega i descàrrega de mercaderies

L'ordenança concreta com s'ha de realitzar la càrrega i descàrrega de les mercaderies a la ciutat de Barcelona, que segueix les següents premisses:

- La càrrega i descàrrega haurà de realitzar-se a l'interior dels locals comercials i industrials.
- L'Alcaldia delimitarà zones reservades.
- Fora d'aquestes zones reservades únicament es permetrà la càrrega i descàrrega en els dies, hores i llocs que es determini.
- Els vehicles no poden ocupar totalment ni parcial les voreres, andanes, passeigs o zones senyalitzades amb franges blanques al paviment, guals, ni qualsevol altre indret on estigui prohibida la parada.
- Les mercaderies i objectes es traslladaran directament de la finca al vehicle i en cap cas s'emmagatzemaran a la via pública.
- Les operacions de càrrega i descàrrega hauran de fer-se amb precaució, evitant sorolls i sense dificultar la circulació.
- Les persones transportistes i recepcionistes han de fer les operacions sense interrupció i amb rapidesa
- La vigilància del vehicle correspon al conductor o una altra persona capacitada
- La càrrega o descàrrega de mercaderies especialment perilloses en un emplaçament públic a l'interior de la ciutat requereix l'autorització especial.



Gràfic 3. Barcelona. Senyalització específica de prohibició de vehicles pesants segons massa, longitud i tipus de via.

Font: Elaboració pròpia.

Restriccions a les mercaderies perilloses

L'ordenança conté també la regulació de les mercaderies perilloses.

De forma general, no es permet la circulació per les vies públiques del terme municipal de Barcelona a aquells vehicles en règim de transport de mercaderies perilloses que han de portar panells taronja.

Tot i això, l'ajuntament concedeix exempcions, mitjançant autorització expressa.

Barcelona: Mercaderies perilloses i autoritzacions	
Mercaderies que necessiten d'autorització expressa	Mercaderies exemptes d'autorització expressa
Productes indispensables per al funcionament de centres industrials.	Gasos líquids d'ús domèstic embotellat o en cisternes.
Productes amb origen i destinació a centres sanitaris	Matèries destinades al proveïment d'estacions de servei, combustibles amb destinació a ports i aeroports amb la finalitat del proveïment de vaixells i aeronaus, gasoil amb destinació al transport ferroviari i gasoil de calefacció per ús domèstic.
Transports de mercaderies perilloses amb origen i destí als ports i aeroports	
Material pirotècnic	Gasos necessaris per al funcionament de centres sanitaris, gasos transportats a particular per a l'assistència sanitària domiciliària.
Altres matèries que per circumstàncies de caràcter excepcional calgui transportar	

Taula 2. Barcelona: Mercaderies perilloses i autoritzacions.

Font: Ordenança de circulació de vianants i de vehicles de Barcelona, del 16 gener 1999. Ajuntament de Barcelona.

De forma general, les mercaderies perilloses autoritzades o que no necessiten autorització han de:

- Circular respectant els senyals d'obligació, prohibició o restricció.
- Respectar el límit màxim de velocitat, 40 km/h.
- Respectar normativa vigent.
- Fer les entrades i sortides del terme municipal de Barcelona amb origen i destinació a la zona portuària pels itineraris concrets especificats a l'annex I de l'ordenança.
- No estacionar a les vies públiques del terme municipal de Barcelona.
- No circular en cap tram de via definida o senyalitzada com a túnel.

Referències

- [Ordenança de circulació de vianants i de vehicles de Barcelona](#)
- [Pacte per la mobilitat: Grup de Treball de Logística i Distribució Urbana de Mercaderies \(DUM\)](#)

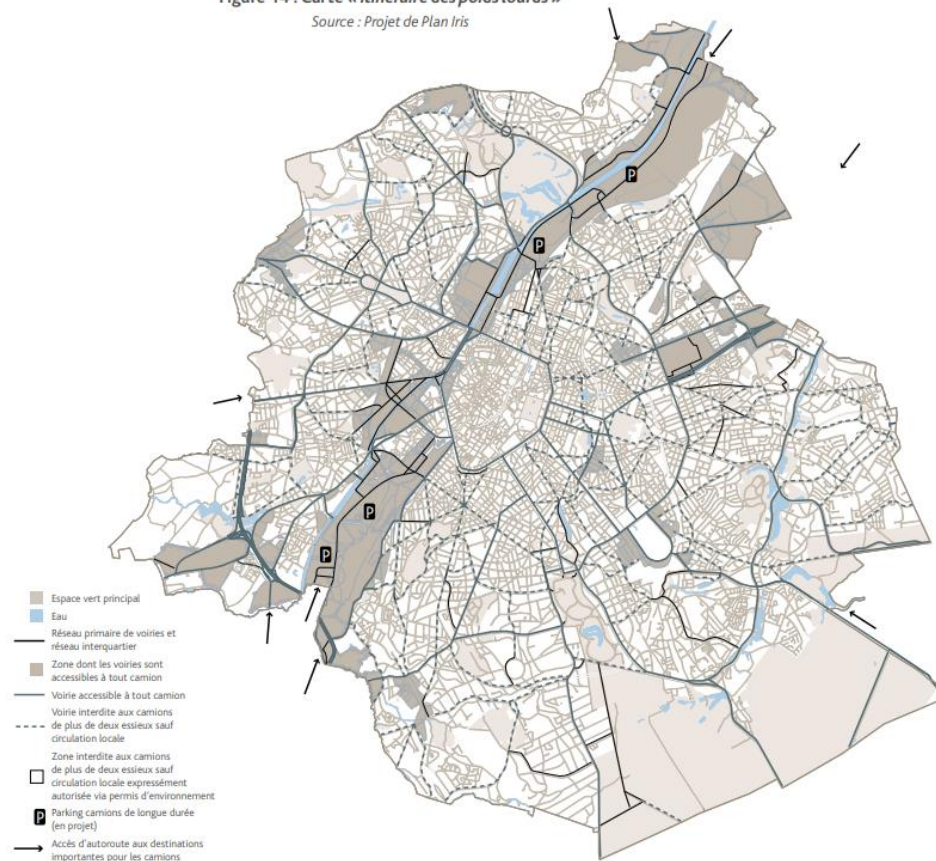
3.2 Regió de Brussel·les. Itineraris i vies per a vehicles pesants.

Restriccions en funció del pes

L'espai i els horaris de les zones de càrrega i descàrrega varien en funció de les zones de la Regió de Brussel·les amb la finalitat de donar resposta a les necessitats de les empreses i els veïns de cada zona. No existeix un reglament uniforme per a tota la regió i cada "commune" té les seves especificacions.

No obstant això, amb el nou Pla de mobilitat 2020-2030 de la regió de Brussel·les i el nou Pla Regional de polítiques d'estacionament aprovat el maig del 2022, es faran diferents restriccions a la ciutat. Per exemple, es cartografia a la Regió Brussel·les-capital les vies per on poden circular els vehicles pesants (vehicles de més de 7,5T) i es proposa a on es poden estacionar els camions de llarga durada. A la zona central, al conegut *Pentagone*, no hi poden accedir els vehicles de més de 7,5T.

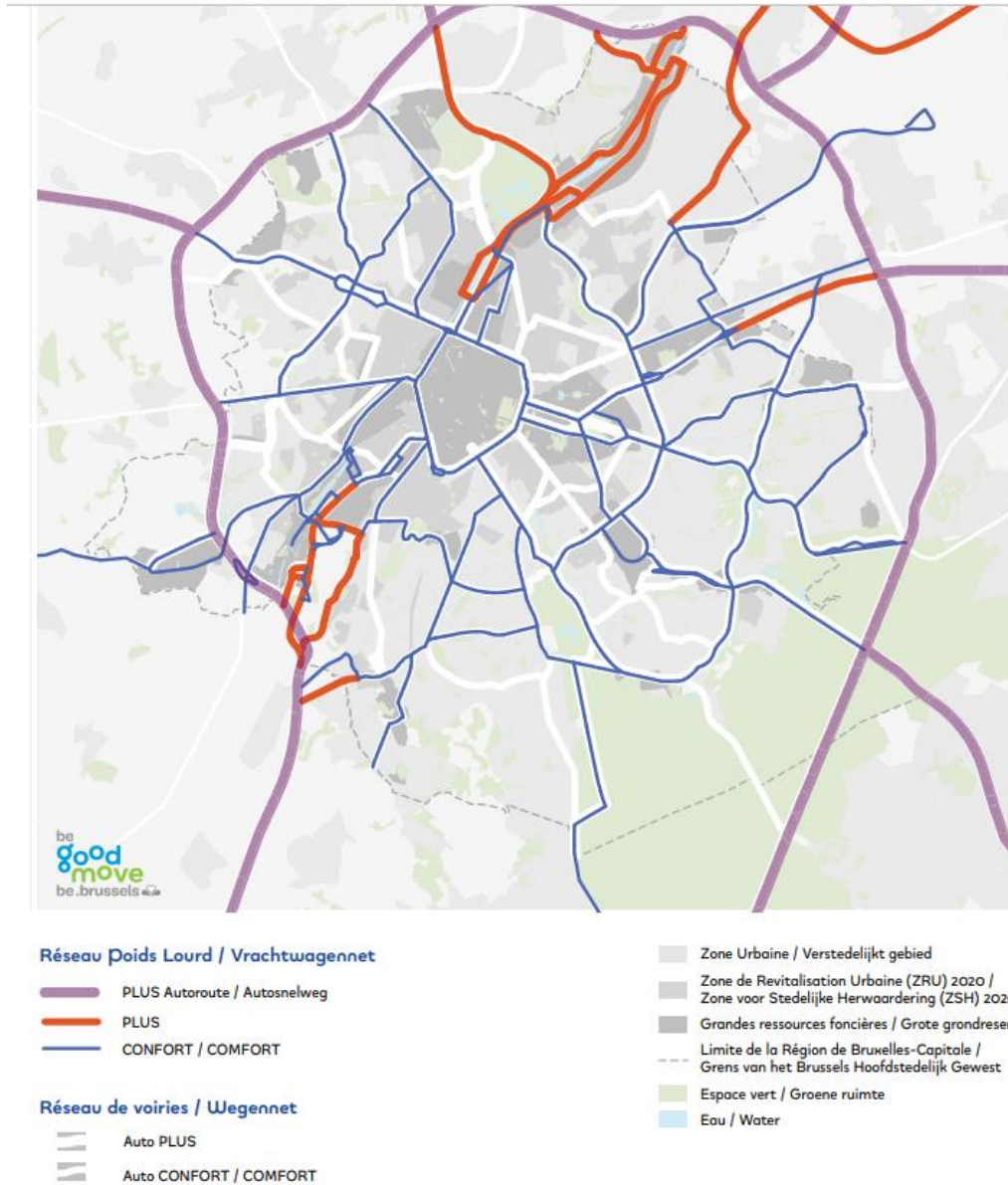
Figure 14 : Carte « itinéraire des poids lourds »
Source : Projet de Plan Iris



Gràfic 4. Mapa de la Regió de Brussel·les-capital amb vies per on poden circular els camions de més de 7,5T.

Font: Pla d'estacionament regional de Brussel·les.

Per als lliuraments a la ciutat, la implantació de les xarxes *Poids Lourds PLUS* i *Poids Lourds COMFORT* manté el trànsit de mercaderies en carreteres adequades el més a prop possible del punt de destinació o transbord a altres vehicles/altres modes.



Gràfic 5. Mapa de la Regió de Brussel·les-capital amb els itineraris del trànsit de mercaderies.
Font: Pla d'estacionament regional de Brussel·les.

Horari de lliurament de mercaderies

El Pla de mercaderies per a totes les “*communes*” recomana realitzar el lliurament de mercaderies de 7h a 18h, i evitar el lliurament abans de les 7 hores del matí, ja que sol ocasionar problemes de soroll i dificultat l'ocupació de la zona per a l'aparcament de residents.

A més a més, es considera interessant, sobretot en alguns barris, promoure l'esglaonament del repartiment al llarg de la jornada per fer més fluid el trànsit i optimitzar l'ús dels vehicles de repartiment.

Referències

- [Plan marchandises](#) Juliol 2013
- [Pla regional de mobilitat](#) Abril 2021
- [Nouveau plan de stationnement](#) Maig 2022
- [Plan régional de politique du stationnement](#) Maig 2022

3.3 Londres. Lorry Control Scheme (LLCS)

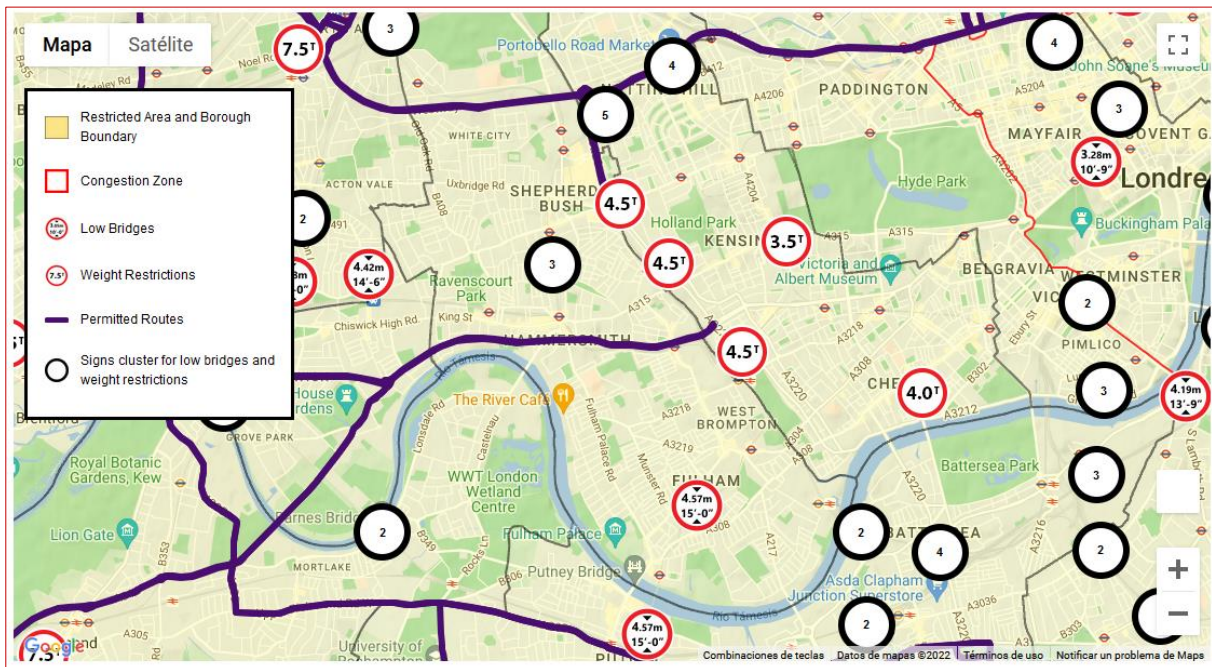
La **Londol Lorry Control Scheme (LLCS)** controla el moviment de vehicles pesants de mercaderies de més de 18 tones de pes brut màxim, en carreteres específiques de la xarxa viària de Londres dins l'àmbit de l'M25. La restricció està pensada per ajudar a minimitzar la contaminació acústica a les zones residencials durant hores poc sociables mitjançant l'ús restringit d'aquestes vies.

London Councils gestiona l'ordenança de trànsit en nom de 31 districtes de Londres, la ciutat de Londres i la xarxa de carreteres de *Transport for London*. Per tant, és un control metropolità.

La restricció està en vigor des de 1985 en virtut de l'Ordenança de Trànsit del *Greater London* de 1985 (restricció de vehicles de mercaderies) i s'aplica mitjançant la *London Local Authorities* i el *Transport for London Act 2003*.

La LLCS regula els accessos, però com ells mateixos indiquen, els transportistes han de tenir en compte també altres restriccions específiques dels 31 districtes del *Greater London*, així com, les restriccions de les Zones de Baixes Emissions (*Low Emission Zone LEZ*), de barris pacificats (*Traffic Neighbourhoods LTNs*) i dels entorns escolars (*School safety zone restrictions*).

Hi ha un mapa de la xarxa de carreteres de l'àmbit que indica quines són les vies permeses, i també indica altres restriccions de caràcter més local: passos de ponts, passos soterrats, restriccions específiques, per massa i longitud, etc.



Gràfic 6. Londres. Mapa de les vies permeses i de les restriccions dels vehicles pesants de mercaderies.

Font: *London Lorry Control Scheme – London Councils*.

Restriccions en funció del pes i horaris

En general, està prohibida la circulació del vehicles pesants de més de 18 tones per les nits i els caps de setmana, concretament:

- De dilluns a divendres: de 21:00 a 07:00 (incloses les 21:00 de divendres a la nit a les 7:00 de dissabte al matí)
- Dissabte: 13h - 7h dilluns al matí

Les restriccions normals s'apliquen també durant els dies festius

Taxes o multes

Si els transportistes han d'accedir per una via restringida, cada vehicle necessitarà un permís per fer lliuraments/recollides dins les hores de control.

Els permisos no tenen en principi cap cost. Si que hi ha una gestió de les penalitzacions que ronden els 550£ per l'operador i els 130£ per als conductors (amb reducció del 50% per pagament ràpid). La recaptació anual per multes és de 1,18 M £ ([dades de l'any 2019](#)).

Si no es demana el permís, durant les hores de restricció, els vehicles de més de 18 tones de pes brut màxim han de circular per les vies permeses (anomenades ERN) fins al punt més proper a la seva destinació d'intercanvi de mercaderies.

Restriccions de les zones de càrrega i descàrrega

Cada Council (districte) té les seves indicacions, però que són molt semblants. En el cas de la City of London, les zones de càrrega o descàrrega estan indicades per una línia groga o bé per senyalització vertical.

En general, el temps màxim de descàrrega és de 40 minuts.

Un vigilant controla que hi hagi activitat deixant 5 minuts vehicle privat i 10 minuts per vehicle comercial.



Gràfic 7. Londres. Senyalització específica de limitacions al pas de vehicles pesants i zones de càrrega descàrrega.

Font: Elaboració pròpia.

Referències

- [London Lorry Control Scheme \(LLCS\)](#)
- [Mapa de les vies amb restriccions](#)

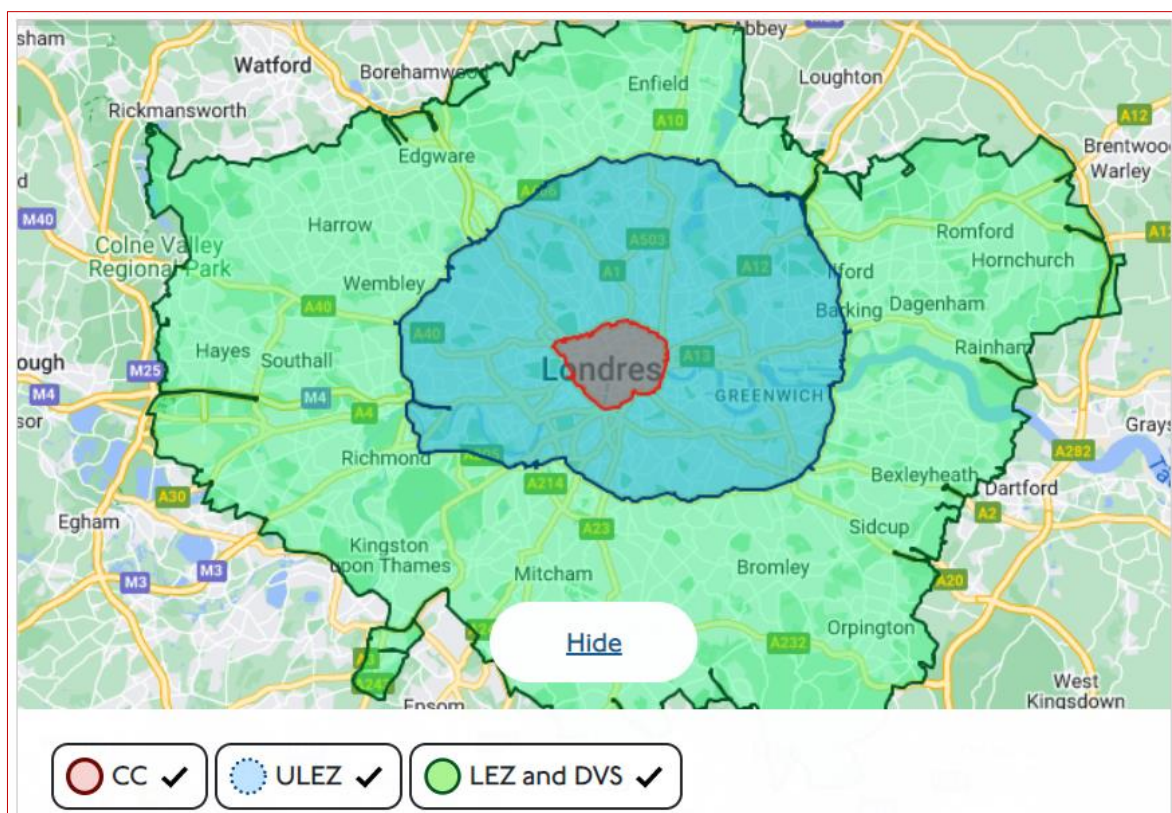
3.4 Londres. DVS, LEZ, ULEZ i CC

A Londres no es paga per fer ús de les zones de càrrega i descàrrega, però els vehicles que fan la distribució de mercaderies sí que estan afectats per la regulació de seguretat dels camions de més de 12 tones i per 3 nivells de zones de baixes emissions.

Per un costat, **l'estàndard de visió directa (DVS) i permís de seguretat per a camions** defineix uns paràmetres de visibilitat (angles morts, etc.) dels conductors que han de complir els camions de més de 12 tones de pes brut que circulin per Londres.

Per altre costat, existeixen 3 àmbits amb restriccions i taxes que afecten els vehicles de mercaderies:

- **Low Emission Zone (LEZ):** Funciona les 24 hores del dia, tots els dies de l'any.
- **Ultra Low Emission Zone (ULEZ):** funciona les 24 hores del dia, tots els dies de l'any, excepte el dia de Nadal (25 de desembre). El seu àmbit és inferior a la LEZ (vegeu mapa següent), tot i que a partir de l'agost del 2023 hi ha previsió que la ULEZ arribi a tots els districtes de Londres.
- **Congestion Charge (CC):** Funciona de 7h a 18h de dilluns a divendres i de 12h a 18h dissabte, diumenge i festius. Sense efecte entre el dia de Nadal i el dia festiu de Cap d'Any (inclosos).



Gràfic 8. Mapa de les diferents zones de baixes emissions.
Font: Transport for London.

Estàndard de visió directa (DVS) i permís de seguretat per a camions

Els camions de més de 12 tones que vulguin circular pel Gran Londres han de mostrar que disposen del permís de seguretat per a camions, en què es demostra que el vehicle compleix el nou estàndard de visió directa (DVS). La sol·licitud del permís és gratuïta, i aquells vehicles que no el tinguin poden rebre un avís de penalització.



Gràfic 9. Esquema de la visió directa als camions.
Font: Transport for London.

Restriccions i taxes que afecten als vehicles de mercaderies a la LEZ

Qualsevol vehicle pot entrar a la LEZ, però si el vehicle no compleix els estàndards mínims requerits per la LEZ, estan obligats a pagar la següent taxa diària:

- 100 £ per furgonetes o vehicles dièsel especialitzats entre 1,2 i 3,5 tones o mini busos fins a 5 tones que tinguin estàndard inferior a Euro 3.
- 100 £ per a camions, furgonetes i vehicles pesants especialitzats de més de 3,5 tones, així com autobusos/mini busos i autocars de més de 5 tones que no compleixen els estàndards Euro VI (NOx i PM), però que compleixen Euro IV (PM).
- 300 £ per a camions, furgonetes i vehicles pesants especialitzats de més de 3,5 tones, així com autobusos/mini busos i autocars de més de 5 tones que no compleixin l'Euro IV (PM).

Restriccions i taxes que afecten als vehicles de mercaderies a la ULEZ

Qualsevol vehicle pot entrar a la ULEZ, però els vehicles que no compleixen els estàndards de la norma ULEZ (Euro VI (NO_x o PM) per a camions, furgonetes, autobusos o vehicles pesants especialitzats; Euro 3 (PM) per a furgonetes, mini busos i vehicles dièsel especialitzats) han de pagar un càrrec diari de 12,50 £ per circular dins de la zona.

Restriccions i taxa que afecten als vehicles de mercaderies a la CC

En principi tots els vehicles, excepte els de més de 9 seients, els autocars, els taxis o les ambulàncies, han de pagar la taxa diària de 15 £ (si es paga per avançat o el mateix dia) o de 17,50 £ (abans de la mitjanit del tercer dia després del viatge).

Referències

- [Restriccions Londres ZBE](#)
- [ULEZ Charge](#)
- [LEZ charge](#)
- [Congestion Charge payments](#)

3.5 París. Restriccions en funció del pes i la franja horària

Des del 2007 a París està en vigor una regulació sobre el transport i lliurament de mercaderies, que incorpora els criteris de la regió d'Ile de France. Se simplifiquen les normes de circulació i lliurament per limitar la circulació dels vehicles més voluminosos i contaminants.

L'actual sistema de gestió del transport de les mercaderies és el resultat d'una consulta amb els socis professionals i institucionals de la ciutat de París (federacions de transport, cambres consulars, Prefectura de Policia, etc.) que va donar lloc a una Carta de bones pràctiques per al transport i lliurament de mercaderies a París signada el 2006. L'objectiu era optimitzar l'entrada i distribució de mercaderies a París, controlar les molèsties generades pel transport de mercaderies (contaminació atmosfèrica, contaminació acústica, condicions del trànsit, etc.), i promoure així l'atractiu econòmic de la capital.

Aquest reglament s'ha integrat al decret "*Règlement de la circulation, l'arrêt et le stationnement des véhicules de distribution ou l'enlèvement de marchandises a Paris*", i especifica que:

- La circulació està prohibida per vehicles amb una longitud superior a 16,5 metres.
- Els vehicles amb una longitud entre 12 i 16,5 metres poden circular entre les 22h i les 7h.
- Existeixen algunes excepcions com vehicles de transport de cotxes, vehicles-cisterna, vehicles que donen provisions als mercats, entre d'altres.
- Amb la instauració de la Zona de baixes emissions s'han afegit algunes restriccions més basades en les categories Crit'Air (etiqueta ambiental de la zona de baixes emissions).

Referències

- [Règlement de la circulation, l'arrêt et le stationnement des véhicules de distribution ou l'enlèvement de marchandises a Paris](#). Ville de Paris, 2020
- [Logistique, marchandises, livraisons](#). Mairie de Paris, 2013
- [Pla estratègic de mercaderies](#) de París, 2022-2026

3.6 Rotterdam. Zero Emission City Logistics (ZECL) 2025

L'acord nacional del clima (*National Climate Agreement*) de Països Baixos té com objectiu reduir les emissions d'efecte hivernacle un 49% el 2030 respecte l'any 1990, i un 95% el 2050. Una de les mesures proposades en aquest acord és la implantació abans del 2025 de les *Zero Emission City Logistics* (ZECL) a les quaranta ciutats més grans del país. Seguint aquest acord, la ciutat de Rotterdam, juntament amb el sector logístic de la ciutat, el juliol de 2019 ha definit el procés d'implantació de la seva ZECL (pendent d'aprovació).

De la ZECL, és interessant destacar la signatura del ***Agreement for Zero Emission City Logistics in Rotterdam***, entre l'Ajuntament i 56 actors del sector logístic, en què es comprometen a treballar conjuntament per millorar la salut, la qualitat de vida, la vitalitat econòmica, l'accessibilitat i la seguretat a la ciutat. Els signants acorden desenvolupar i compartir coneixement i experiència per accelerar la transició cap a una ciutat logística eficient i lliure d'emissions, i per això, s'estableix una política d'intercanvi de dades i de monitorar el seguiment del compliment dels objectius de l'acord.

Cadascun dels actors es fa responsable d'implantar algunes de les accions definides al programa d'acció del ZECL. L'Ajuntament de Rotterdam és l'encarregada de:

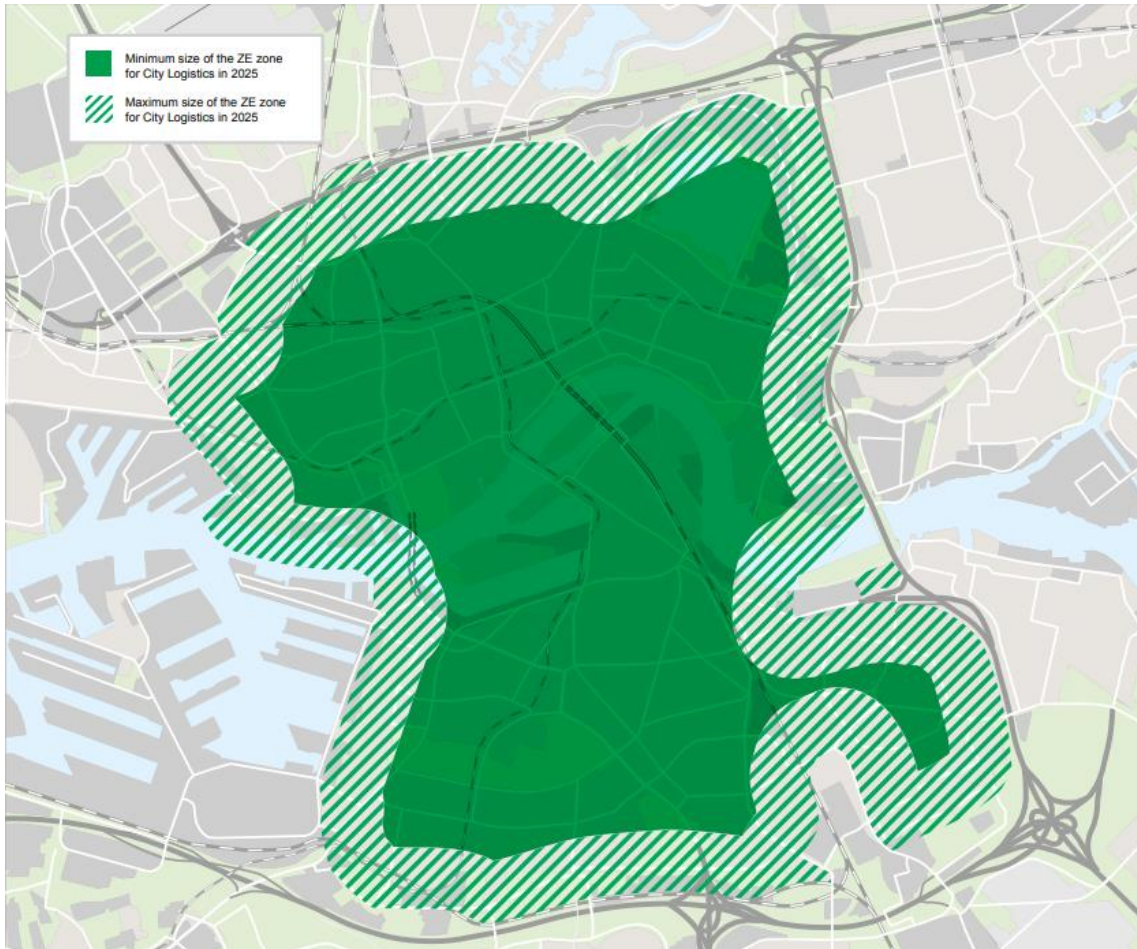
- Coordinar la implantació del ZECL, que inclou una reunió anual amb tots els signants de l'acord.
- Impulsar la plataforma *Logistiek 010*, que permet promoure solucions sostenibles.
- Crear i finançar un secretariat, que serà l'òrgan de coordinació i seguiment periòdic del progrés de les mesures del ZECL. El primer [informe de seguiment](#) es va presentar al març 2022.
- Coordinar mesures de trànsit:
 - Definir la ZECL a un nivell de detall de carrer.
 - Categoritzar els tipus de vehicles de mercaderies que poden entrar a cada zona.
 - Estimular la logística urbana eficient i lliure d'emissions, donant prioritat a la xarxa de transport urbà a aquells vehicles més nets.
 - Millorar la representació del transport de mercaderies en els models de trànsit.
 - Investigar com dissenyar infraestructures per vehicles lleugers de baixes emissions o bicicletes de càrrega.
- Reservar espais adequats per a *hubs* logístics fins aconseguir una xarxa de *hubs*.
- Donar suport a projectes pilot que busquin reduir les emissions de vehicles de mercaderies o treballin per infraestructura de proveïment d'energia.
- Definir les subvencions que permetin transitar cap a un parc de vehicles de zero emissions.

Sota aquests principis, Rotterdam va definir una **Zona ZECL** al centre de la ciutat, que engloba la zona amb més problemes de contaminació de l'aire, i exclou la xarxa principal d'autopistes ("les Rondes de Rotterdam") i les zones industrials i parcs empresarials amb més potencial de *hub* logístic.

Alguns dels requisits d'accés a la zona ZECL són:

- El límit de la zona ZECL s'ha de definir com a mínim 4 anys abans de la seva introducció.
- Tots els nous vehicles de distribució urbana de mercaderies registrats a partir del gener de 2025 a dins la zona ZECL han de ser de zero emissions.

- Els camions híbrids endollables podran accedir temporalment a la zona ZECL fins l'1 de gener de 2030 si poden demostrar que la conducció per l'interior s'ha realitzat sense emissions.
- Tots els vehicles de distribució urbana de mercaderies hauran de ser de zero emissions a partir de gener 2030.
- L'ajuntament podrà concedir exempcions basades en clàusules de dificultat, és a dir, quan la inversió realitzada no és proporcional i els operadors necessiten més temps per substituir els seus vehicles per altres de baixes emissions.


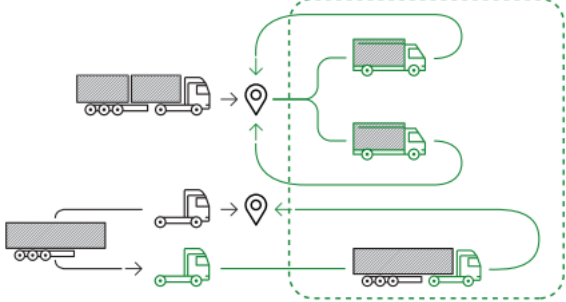
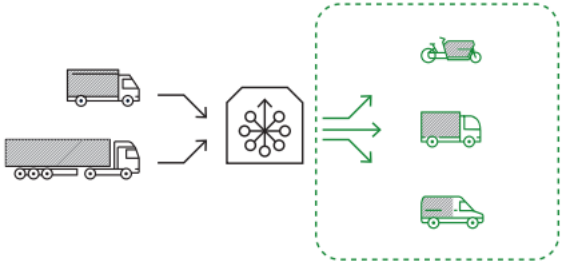
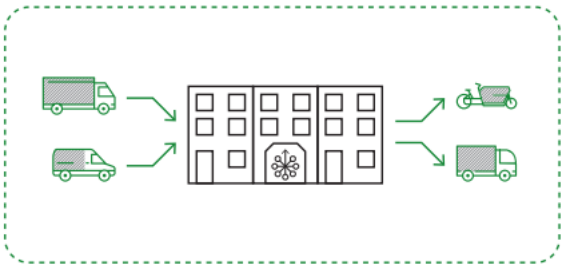
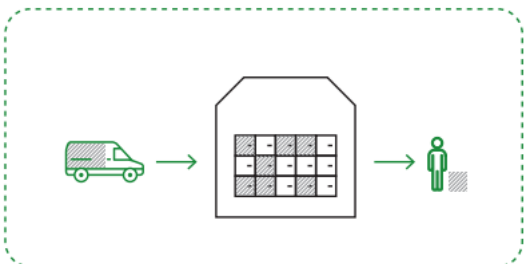
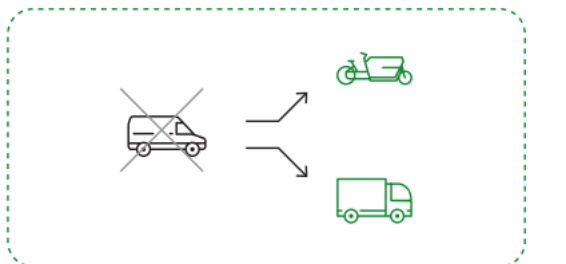
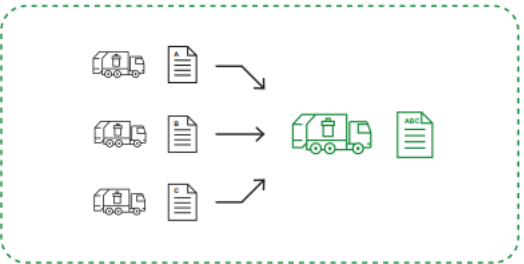
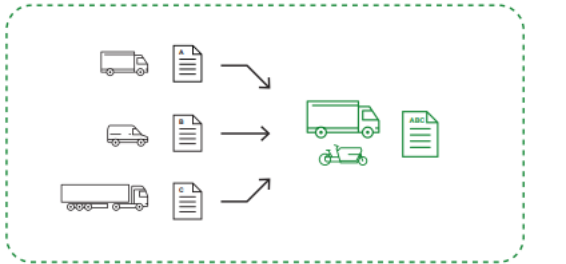


Gràfic 10. Proposta inicial de la Zona ZECL de Rotterdam projectada per 2025. Font: Covenant ZECL. Zero Emission City Logistics Rotterdam. La versió més actualitzada es pot consultar aquí: <https://kaartlaag.rotterdam.nl/zes-zone>

El calendari d'implantació previst és el següent

- Desembre 2020. Signatura de l'acord ZECL i inici d'implantació del programa d'acció.
- Gener 2022. Publicació de l'àrea de la zona ZECL a nivell de carrer.
- Gener 2024. Pla d'acció per l'execució.
- Gener 2025. Zona ZECL vigent per a camions i furgonetes noves, i en règim transitori per a furgonetes i camions existents.
- Gener 2030. Zona ZECL vigent per a tots els camions i furgonetes.

Algunes de les solucions que es proposen a l'acord per una logística urbana eficient i lliure d'emissions:

<p>1. Rutes més eficients coordinant els terminis de lliurament i una planificació intel·ligent</p> 	<p>2. Punt de desacoblament a la vora de la zona ZECL</p> 
<p>3. Centres de consolidació urbana fora la zona ZECL</p> 	<p>4. Microhubs a dins de la zona ZECL</p> 
<p>5. Lliuraments a punts de recollida de mercaderies</p> 	<p>6. Substitució per a vehicles més petits (vehicle lleugers elèctrics, bicicletes de càrrega)</p> 
<p>7. Recollida de residus agrupada</p> 	<p>8. Fer complir l'agrupament mitjançant la contractació</p> 

Referències

- [Roadmap ZECL. Moving towards Zero Emission City Logistics \(ZECL\)](#). Juny 2019
- [Covenant ZECL. Zero Emission City Logistics Rotterdam](#). Desembre 2020
- [State of ZECL. Progress of Zero Emission City Logistics in Rotterdam 2021](#). Març 2022

4 Regulació de l'aparcament

4.1 Barcelona. Àrea DUM i Zona Verda

La regulació de l'aparcament de mercaderies a Barcelona es realitza mitjançant l'àrea habilitada per la càrrega i descàrrega DUM. També hi ha la possibilitat d'estacionament a la Zona Verda amb certes tarifes per a gremis i professionals que hagin signat un conveni amb l'Ajuntament de Barcelona.

Regulació i restriccions actuals als aparcaments de la DUM

Limitació horària: els dies laborables de 8:00 a 20:00, amb un temps màxim de 30 minuts, per fomentar la rotació.

En aquestes zones no s'aplica cap tarifa actualment.

En el cas concret de vehicles classificats com Zero Emissions per la DGT i autoritzats per a l'estacionament en places de l'àrea DUM, el temps màxim d'estacionament serà de 30 minuts addicionals a allò que determini la senyalització vertical corresponent a la plaça.

En les places de DUM només hi poden estacionar: camions, furgons o furgonetes, vehicles derivats de turismes i vehicles mixtes de dos seients, tal i com indica la senyalització en cada aparcament. En cas que el vehicle no compleixi amb aquesta definició i es tracti d'un vehicle modificat, s'ha de regularitzar la seva catalogació a la Direcció General de Trànsit (DGT) per tenir dret a estacionar en les places DUM de Barcelona.

Per estacionar en les places DUM de Barcelona, és obligatori la prèvia validació telemàtica per mitjà de l'aplicació SPRO o enviant un SMS.



Gràfic 11. Barcelona. Senyalització específica de la DUM i exemple d'estacionament.

Font: Ajuntament de Barcelona i Google Street View.

Convenis amb col·lectius professionals

Els col·lectius professionals que han signat un conveni amb l'ajuntament tenen més possibilitat d'aparcament a l'àrea DUM, àrea Verda i aparcaments soterrats de gestió municipal (B:SM):

- Targeta professional per conveni aparcament a l'àrea Verda i aparcaments B:SM soterrats: Conveni per a accedir a la tarifa especial a les places d'AREA Verda (per a no residents, tarifa de 2,5 €/h) i tarifes especials als aparcaments de B:SM sota calçada.
- Estadets superiors a 30 minuts a l'àrea DUM: duració màxima és de fins a 2 hores en les franges compreses entre les 8 i les 10 h, i entre les 14 i les 20 h (dins dels horaris de regulació establerts per la senyalització). Addicionalment, aquests vehicles podran obtenir fins a 6 permisos especials per mes, que permetran una duració màxima de fins a 6 hores en la franja compresa entre les 14 i les 20 h (dins dels horaris de regulació establerts per la senyalització).

Els convenis es poden signar per separat cadascun o un conveni global que tingui les dues avantatges.

Referències

- [DUM Concepte – Ajuntament de Barcelona](#)
- [DUM Regulació – Ajuntament de Barcelona](#)
- [Pacte per la mobilitat: Grup de Treball de Logística i Distribució Urbana de Mercaderies \(DUM\)](#)

4.2 Barcelona. Taxa Amazon

L'Ajuntament de Barcelona, fent ús de les seves competències, aprova l'ordenança: "Taxa per aprofitament especial del domini públic derivat de la distribució a destins finals indicats pels consumidors de béns adquirits per comerç electrònic (business to consumer, B2C)" popularment coneguda com "Taxa Amazon", en la línia de la Nova Estratègia per la Distribució Urbana de Mercaderies a Barcelona 2030. Al plenari del consell municipal de l'Ajuntament de Barcelona en data 23 de desembre de 2022 se'n va fer la seva aprovació inicial, i per tant, tot el què es reculli a continuació no és encara la versió definitiva de les ordenances que regulen aquesta taxa.

Així, Barcelona ha esdevingut una ciutat pionera a Europa en aprovar una taxa que grava l'ús de l'espai públic pel repartiment de comerç electrònic, malgrat que la mesura ja s'hagués estudiat, per exemple, a Nova York.

La motivació d'aquesta taxa ha estat buscar mecanismes que aconseguixin minvar les externalitats negatives derivades del creixent trànsit rodat dels vehicles que distribueixen mercaderies de comerç electrònic. Es proposa una taxa adreçada als grans operadors postals que fan un ús intensiu del domini públic, però no per proveir comerços ni per fer entrega de productes comprats a botigues de proximitat, sinó per proveir particulars que han fet compres que procedeixen de llocs aliens a l'estructura comercial de la ciutat. L'objectiu de la taxa és posar de manifest que s'està realitzant un aprofitament especial i intensiu del domini públic local de forma contraposada amb el model tradicional de comerç des d'un establiment físic.

Aquest ús es troba subjecte a ser gravat mitjançant una taxa a través de la llei reguladora de les hisendes locals -TRLHL- i la legislació concordant de la Llei 33/2003, de 3 de novembre, del patrimoni de les administracions públiques que especifica que l'ús de l'espai de domini públic pot ser objecte d'una taxa quan concorren circumstàncies d'intensitat, obtenció de rendibilitat singular o altres de semblants que determinen un excés d'utilització sobre l'ús que correspon a tots.

La taxa a pagar resulta de l'aprofitament especial del domini públic per part de les empreses que actuen al mercat com a operadors postals amb la finalitat de distribuir directament els béns adquirits a través de comerç electrònic a destins finals indicats pels consumidors.

Resten exempts de pagament de la taxa:

- Distribucions efectuades en el marc del servei de transport de mercaderies que no intervinguin en el mercat com a operadors postals.
- Distribucions realitzades als comerços de la ciutat amb la finalitat de ser comercialitzades en fase minorista (B2B).
- Distribucions realitzades sense utilitzar cap vehicle.
- Distribucions efectuades en un punt de recollida.

També resten exclosos els operadors postals amb una facturació anual inferior a un milió d'euros a la ciutat de Barcelona, perquè es considera acreditat que per sota d'aquest llindar no es realitza un ús extraordinari o intensiu del domini públic amb una entitat suficient com per justificar la tributació establerta en aquesta ordenança.

La taxa Amazon no té una finalitat fiscal sinó de voluntat de promoure un canvi d'hàbits del consum i de reduir les externalitats negatives d'un ús intensiu del vehicle rodat per a la distribució de

mercaderies. Aquest objectiu no fiscal de la taxa es posa de manifest en eximir del pagament quan el lliurament no es dugui a terme al lloc consignat pels consumidors, sinó en punts de recollida, assimilant aquests supòsits a l'ús del domini per al lliurament de mercaderies als locals comercials de la ciutat.

La quota a satisfer és d'un 1,25% dels ingressos bruts facturats per cada obligat tributari a la ciutat de Barcelona mitjançant la distribució individual. Si l'import total satisfet per tots els obligats tributaris supera el valor que té al mercat la utilitat derivada de la utilització o aprofitament (s'ha realitzat un estudi econòmic que el quantifica en 2,6 milions d'euros) s'haurà de procedir a la devolució de l'excés, de manera proporcional a la quota que hagi satisfet cada obligat tributari respecte al total.

Referències

- [Ordenança fiscal de la taxa – Ajuntament de Barcelona](#)
- [Nota de premsa 2/12/2022 – Ajuntament de Barcelona](#)
- [Nota de premsa 23/12/2022 – Ajuntament de Barcelona](#)

4.3 Brussel·les. Aparcament mercaderies

A l'article 14 del reglament d'aparcament es defineix la zona d'estacionament "Poids Lourds" on l'horari no es limita i on es paga una tarifa de 0,50 € per hora.



Gràfic 12. Zona de descarrega de mercaderies a Brussel·les.
Font: Pla d'estacionament de Brussel·les.

Cada "commune" ha de reservar un mínim del 18% de la longitud de les vies on es permet la circulació de camions de més de 7,5T com a espais d'aparcament. Al centre de Brussel·les (*Pentagone*) els vehicles de més de 7,5T tenen prohibida l'entrada i no disposen d'espais d'aparcament.

Dimensions de l'espai d'estacionament

Independentment del tipus de vehicle utilitzat per al lliurament de mercaderies, s'ha de disposar d'un espai d'aproximadament 20 o 25 metres de longitud i 2,50 metres d'amplada.

Referències

- [Reglement Stationnement en espace public.](#)
- [Plan régional de politique du stationnement](#) Maig 2022

4.4 París. Aparcament de càrrega i descàrrega i per a professionals

Estacionament de càrrega i descàrrega

Una àrea de lliurament és una zona de parada i no d'estacionament. Està destinada a efectuar operacions de càrrega i descàrrega de mercaderies o persones, i el conductor ha de trobar-se pròxim del vehicle per moure'l si és necessari segons [l'article R.110-2 du Code de la Route](#).

Existeix la possibilitat de fer la petició de creació d'una zona de lliurament a la [Section Territoriale de Voirie concernée](#).

La parada a les àrees de lliurament està limitada a 30 minuts, durada que es controla mitjançant un disc de lliurament de mercaderies o del disc europeu d'estacionament com el que s'observa a la imatge, i que és totalment gratuït.



Gràfic 13. Disc d'estacionament pels vehicles de mercaderies
Font: Mairie de Paris

Des de l'1 de desembre de 2010, la ciutat de París ha estès la mesura de compartició de certes zones de lliurament a tota la capital i hi ha a 7.000 àrees de lliurament que fins al moment havien estat reservades als professionals, que ara també en poden fer ús altres vehicles en d'altres franges horàries.

La senyalització que acompanya aquest nou sistema de funcionament és el següent:

- **Aparcament multiús, segons franja horària.** Aparcament dedicat a la càrrega i descàrrega de vehicles de distribució urbana de mercaderies, excepte a la nit (de 20h a 7h), el diumenge i els dies festius.
- **Aparcament d'ús exclusiu per a la càrrega i descàrrega,** a totes les franges horàries i per tot el dia, adreçada principalment als vehicles que realitzen lliuraments a comerços que obren molt d'hora al matí.



Gràfic 14. Tipologia d'aparcament per a mercaderies. A l'esquerra, aparcament multiús, segons franja horària. A la dreta, aparcament exclusiu per als vehicles de distribució urbana de mercaderies

Font: Mairie de Paris

Estacionament per a professionals

S'ofereixen diferents propostes als professionals de la regió Ile-de-France que operen a París, però estan sotmeses a diferents condicions (activitat, domiciliació, etc.). Són places mixtes (on també hi poden aparcar normalment residents).

Categoria	Beneficiaris	Tarifa
Professionals sedentaris	<p>Empreses domiciliades a París amb activitats principalment sedentàries.</p> <p>Aparcament preferencials 24 hores consecutives.</p> <p>Vehicles de 4 rodes inferiors a 3,5T, categories M1, N1 i L i respecte els 2RM (vehicles de 2 rodes) L1 a L3 i L5.</p> <p>Vehicles pertanyents a determinats gremis (l·listat).</p>	<p><u>Dret d'estacionament</u>: 45 €/any vehicle 4 rodes i 22,5€/any vehicles 2 rodes motoritzats.</p> <p><u>Tarifa diària</u>: 1,5€ vehicles 4 rodes, 0,75€ vehicles 2 hores</p> <p>Dret d'estacionament i tarifa diària gratuïta per vehicles de baixes emissions.</p>
Professionals mòbils	<p>Professionals que exerceixen una activitat principalment mòbil a París o departaments contigus d'Ile de France.</p> <p>Aparcament preferencial 7 hores consecutives</p> <p>Vehicles de 4 rodes inferiors a 3,5T, categories M1, N1 i L i respecte els 2RM (vehicles de 2 rodes) L1 a L3 i L5.</p> <p>Vehicles pertanyents a determinats gremis (l·listat).</p>	<p><u>Dret d'estacionament</u>: 240 €/any vehicle 4 rodes i 120€/any vehicles 2 rodes motoritzats.</p> <p><u>Tarifa diària</u>: 0,5€ vehicles 4 rodes, 0,25€ vehicles 2 hores</p> <p>Dret d'estacionament i tarifa diària gratuïta per vehicles de baixes emissions.</p>

Referències

- [Offres de stationnement pour les professionnels.](#)
- [Charte parisienne en faveur d'une logistique urbaine durable.](#) Setembre 2013
- [L'arrêté n°2020P19283 de la Ville de Paris.](#) Desembre 2020
- [La brochure "La ville logistique".](#) Estratègia 2022-2026
- [Logistique, marchandises, livraisons.](#) Mairie de Paris

4.5 Vitoria-Gasteiz. Regulació de la zona OTA per a comerciants

Vitoria-Gasteiz disposa de zona regulada d'aparcament (OTA: *Ordenanza Tarificadora/Tasadora de Aparcamiento*) i dins d'aquesta té habilitades zones específiques de càrrega i descàrrega.

La zonificació de la OTA és la següent:

- Exclusives de residents. En aquestes places només podran aparcar aquells que tinguin una targeta de resident o de comerciant de la zona. Aquestes places es regiran per aquesta norma les 24 h. del dia, amb excepció dels dies festius, i el període comprès entre el 5 i el 31 d' agost, ambdós inclosos.
- De residents (verda). Podran estacionar sense límit de temps les persones residents i comerciants amb targeta de la zona. També podran estacionar altres vehicles amb tiquet.
- De rotació (blava). Qualsevol que estacioni en aquestes places, fins i tot residents i comerciants, tindrà un límit de temps, i per norma haurà d' obtenir el tiquet en els expenedors.
- D'alta rotació (taronja). Qualsevol que estacioni en aquestes places, fins i tot residents i comerciants, tindrà un límit de temps màxim més restrictiu, que s' indicarà en cada cas.



Gràfic 15. Vitoria-Gasteiz. Carrega i descàrrega dins de zona OTA.

Font: Google Street View.

La particularitat de la ciutat és que els comerciants poden estacionar a les zones exclusives de residents i de residents (verda) pagant una taxa anual.

Les característiques de la Targeta OTA comercial és una concessió d'autorització per a estacionament de vehicle a la zona OTA que li correspon per ubicació d'establiment comercial. La vigència d' aquesta targeta és indefinida, sempre que es compleixin els requisits següents:

- El vehicle estarà a nom de qui sigui titular de l'activitat, serà un camió de menys de 3.000 Kg. de càrrega útil i el seu permís de circulació estarà domiciliat a la zona OTA per a la qual es demana targeta.
- L'activitat serà una activitat empresarial i es trobarà dins d'una zona OTA.
- Per cada activitat només es podran obtenir un màxim de quatre targetes.
- Estarà al corrent de pagament de:
 - o Últim rebut de l'impost de vehicles de tracció mecànica de l'Ajuntament de Vitoria-Gasteiz
 - o Últim rebut de l'impost sobre activitats econòmiques.

- Taxa corresponent a la concessió de la targeta per a l' any demanat; i la de l' any anterior, si li hagués estat concedida.

Imports Targeta OTA comercial: L'obtenció d'aquesta targeta està subjecta al pagament d' una quantitat anual de (Preus 2022): 273,30 €.

Referències

- [Targeta OTA comercial](#)
- [Característiques zones regulades OTA](#)

5 Eines de gestió de l'aparcament

5.1 Barcelona i àmbit metropolità. Plataforma SPRO

La Plataforma metropolitana d'aparcament es concreta en dues aplicacions per a dispositius mòbils, una per a persones usuàries de l'estacionament regulat de rotació (zones blaves i verdes) i una altra aplicació per a persones professionals de la Distribució Urbana de Mercaderies (DUM).

Pel que fa a l'aplicació per dispositius mòbils de la DUM, anomenada SPRO, aquesta té per objectiu millorar l'ordenació i la gestió de les activitats relatives a la DUM a tot el territori de la metròpolis de Barcelona, facilitant les condicions d'ús de l'estacionament en zones regulades en superfície mitjançant eines que fan ús de noves tecnologies.

SPRO és una aplicació gratuïta per a professionals del transport de mercaderies llançada el juny de 2020. Els usuaris de SPRO es poden registrar fàcilment a l'aplicació i, un cop registrats, poden:

- Cercar les zones d'aparcament de mercaderies més properes.
- Comprovar la predicció de disponibilitat d'espai lliure.
- Activar el tiquet d'aparcament i rebre notificacions abans que acabi el temps establert.
- Gestionar les operacions i les dades del vehicle.

És el primer sistema únic digital metropolità de regulació urbana zones d'aparcament de mercaderies del sud d'Europa. Actualment, és una aplicació única per a 10 municipis diferents que es podria estendre fins als 36 municipis que el componen àrea metropolitana de Barcelona. Actualment funciona en aquests 10 municipis de l'àmbit metropolità de Barcelona: Barcelona, Badalona, Castelldefels, Esplugues de Llobregat, L'Hospitalet de Llobregat, El Prat de Llobregat, Sant Joan Despí, Sant Just Desvern, Sant Boi de Llobregat i Santa Coloma de Gramenet.



Gràfic 16. Barcelona. Plataforma SPRO.
Font: AMB.

Referències

- [DUM SPRO Ajuntament de Barcelona](#)
- [Presentació SPRO Polis AMB](#)

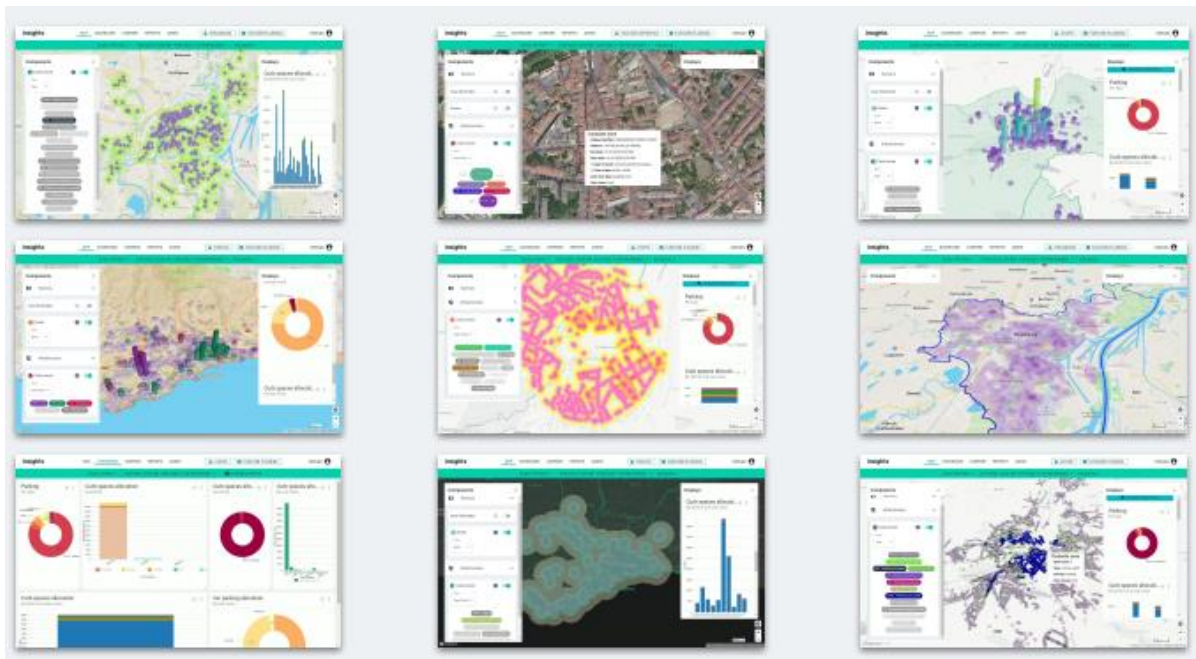
5.2 Leuven. Plataforma intel·ligent FlexCurb

FlexCurb és un projecte europeu liderat per la ciutat de Leuven, però on també hi ha participat la ciutat de Tolosa, Estrasburg o Funchal.

Les tres principals funcions de la plataforma són tenir inventariats l'aparcament en calçada per millorar-ne la planificació, analitzar els patrons d'ús de l'aparcament en calçada per prendre noves dacions d'intervenció en l'espai públic i servir de plataforma pels conductors de vehicles de mercaderies amb informació de les zones de càrrega i descàrrega.

Algunes de les possibilitats que permet l'aplicació FlexCurb:

- Planificar les zones de càrrega i descàrrega
- Generar patrons d'ús d'activitat de la zona de càrrega i descàrrega
- Avaluar la regulació de l'aparcament de vehicles de distribució urbana de mercaderies
- Identificar desequilibris en la distribució urbana de mercaderies
- Analitzar l'ús de les places d'aparcament de mercaderies
- Identificar zones infrautilitzades



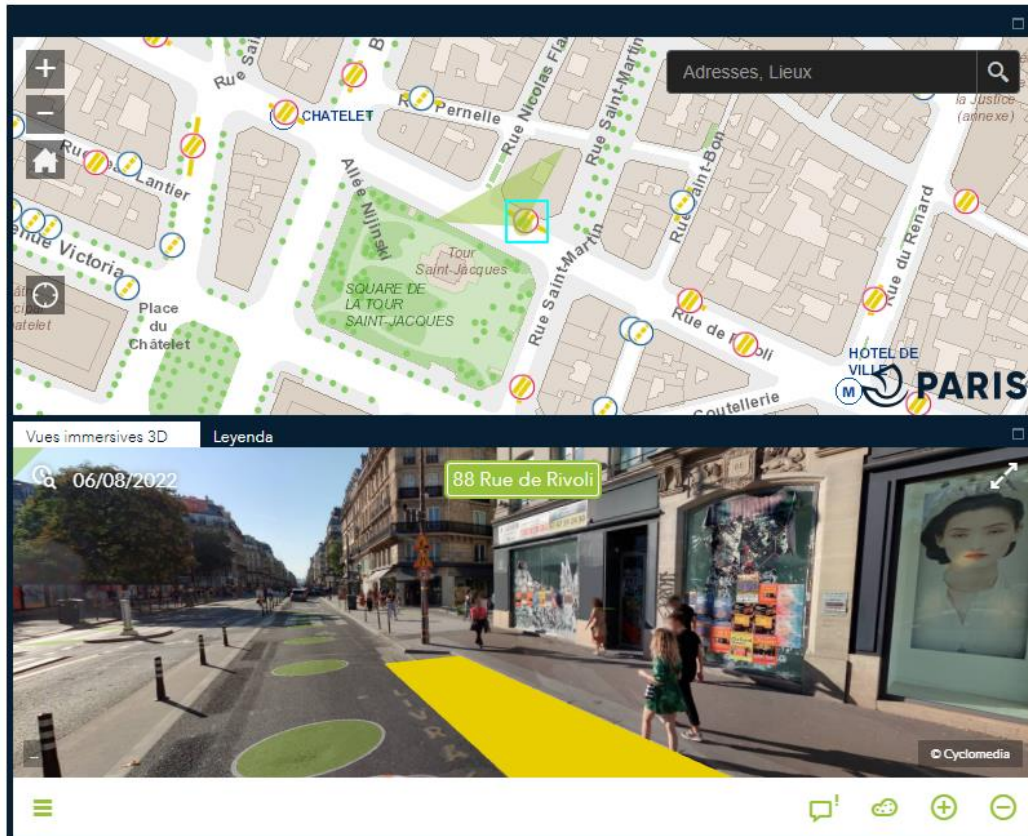
Gràfic 17. Possibilitats que ofereix l'aplicatiu FlexCurb

Referències

- [Presentació de FlexCurb al Polis 2022](#)
- [Projecte FlexCurb](#)

5.3 París. Cartografia innovadora de les zones de càrrega i descàrrega

Web on pots localitzar totes les places de càrrega i descàrrega amb una vista immersiva 3D. És la primera ciutat del món que ofereix aquestes vistes immersives 3D.



Gràfic 18. Exemple captura àrea càrrega/descàrrega a Rue de Rivoli.
Font: Mairie de Paris

Referències

- [Cartographie innovant des zones de livraison](#)

5.4 Vic. Plataforma PARKUNLOAD

L'Ajuntament de Vic ha implantat un sistema de regulació de zones d'estacionament per la distribució urbana de mercaderies (Z-DUMA), basat en senyalització intel·ligent i aplicacions mòbils per conductors i vigilants. PARKUNLOAD és una plataforma tecnològica avançada en el control i la regulació de l'estacionament de vehicles en zones d'estacionament Z-DUMA en base a criteris geogràfics, temporals i mediambientals. Permet regular de manera eficient, autònoma i immediata les condicions d'estacionament en benefici dels conductors, de la ciutat i del medi ambient.

De moment, s'ha firmat un conveni entre l'Ajuntament de Vic i l'empresa que gestiona la plataforma PARKUNLOAD per fer una prova pilot d'implantació de la plataforma PARKUNLOAD en 8 zones Z-DUMA, amb un total de 57 places d'estacionament. Abans de finalitzar 6 mesos d'operació, l'Ajuntament de Vic haurà de dur a terme la contractació, per procediment obert, del servei de manera definitiva.

L'objectiu de PARKUNLOAD és digitalitzar íntegrament tots els processos de regulació de l'estacionament en zones Z-DUMA i aplicar i consolidar noves polítiques de mobilitat municipal. La disponibilitat de dades instantànies i històriques permet analitzar l'oferta i la demanda real de les places, i en conseqüència, poder adaptar les zones i les condicions de regulació als usos reals dels estacionament.

Algunes de les funcions que permet aquesta aplicació:

- Informar de l'ocupació i de places lliures properes en temps reals
- Assignar temps d'estacionament màxim variable segons diversos criteris temporals, professionals, geogràfics, etc.
- Permetre lluitar contra el frau i la indisciplina en l'estacionament regulat
- Facilitar i millorar l'eficiència en la tasca de control horari sense tiquet
- Informar preventivament l'ocupació i el temps excedit en zones properes
- Analitzar estadísticament l'ocupació per ajustar oferta i demanda
- Augmentar la productivitat i reduir els costos en tasques de control
- Crear polítiques de mobilitat que millorin la qualitat de l'aire (emissions dels vehicles, usos, episodis de contaminació, etc.)
- Crear polítiques de mobilitat que redueixin el soroll (horaris, usos, tipus de vehicles, etc.)

Referències

- [Conveni marc per a la implantació com a prova pilot de la plataforma PARKUNLOAD per a la regulació de zones d'estacionament de distribució urbana de mercaderies i altres a Vic entre l'ajuntament de Vic i PARKUNLOAD](#)
- [Visita del consorci Loadz a Vic](#)
- [S+LOADZ. Presentació al POLIS 2022.](#)
- [Parkunload](#)

6 Impuls de la ciclogística i de centres de consolidació urbana

6.1 Barcelona. Subvencions per nous centres de distribució urbana de mercaderies

L'any 2022, l'Ajuntament de Barcelona va obrir una línia de subvencions per a l'Impuls socioeconòmic del territori (IMPULSEM), que tenia per objectiu generar riquesa als barris o districtes de la ciutat a través de l'apoderament dels actors que hi desenvolupen la seva activitat socioeconòmica, promoure l'ús dels recursos endògens dels territoris per desenvolupar activitat socioeconòmica d'una forma sostenible en el temps i fer la ciutat més resilient a les fluctuacions econòmiques.

Una de les modalitats susceptibles a rebre una subvenció era la de "Centres de Distribució Urbana de Mercaderies d'Última Milla, per millorar l'eficiència i reduir l'impacte del repartiment urbà de mercaderies mitjançant el desplegament d'iniciatives de repartiment d'última milla en vehicles de zero emissions".

Els projectes que volien sol·licitar la subvenció podien incloure com a costos la compra de maquinària, la compra d'estocs o el cost de rehabilitació de locals o d'altres com personal, arrendament, assegurances, etc. L'import d'aquests costos en el seu conjunt no podia excedir en cap cas el 50% del pressupost total del projecte, amb una limitació màxima de 25.000 euros per a projectes el pressupost dels quals sigui igual o superior a 50.000 euros d'import total del projecte presentat.

La mesura estava pensada per a proveïdors o operadors logístics i empreses que tenen activitat de logística vinculada directament als comerços, per a proveïdors que ofereixen les tasques logístiques per altres operadors logístics, per a operadors que fan les funcions d'operadors logístics i altres tipus de servei o gestió vinculats, o per a iniciatives que tenen necessàriament actius físics (magatzems i vehicles).

Referències

- [Convocatòria de subvencions per a l'impuls socioeconòmic del territori 2022 – Modalitat 6: centres de distribució urbana de mercaderies d'última milla](#)

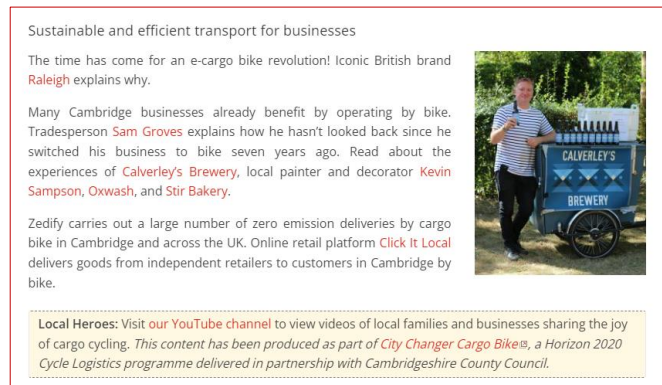
6.2 Cambridge. CamCycle: campanya ciclista per les bicicletes de càrrega

Camcycle (la Cambridge Cycling Campaign) és una organització benèfica local que ha estat treballant per a la millora del ciclisme a l'àrea de Cambridge des de 1995. Molts dels equipaments per a bicicletes com camins, carrils, senyals de trànsit, ponts i parcs per a bicicletes de la regió no existirien sense la seva campanya.

La associació fa també promoció de la bicicleta de carga de mercaderies, tant d'ús privat i familiar com d'ús per a les empreses. En els últims anys l'ús quotidià per al repartiment de mercaderies d'últim quilòmetre a la ciutat ha tingut una alta implantació i creixement.

Les empreses locals utilitzen bicicletes de càrrega per lliurar menjar, vi i cervesa, flors i bugaderia, entre altres productes. També hi ha comerciants locals (jardiners, decoradors i un fuster) que operen amb bicicleta i un nombre creixent de bicicletes de quiosc que venen refrescs sobre la marxa, com ara cafès i gelats.

L'organització benèfica fa difusió i promoció de les bicicletes de càrrega. Concretament aporta informació de les millores que suposa el servei i explica casos d'èxit. També té un directori dels establiments comercials del municipi que ja utilitzen aquest sistema de transport, per tal de fer-ne difusió. Paral·lelament té un altre directori amb les principals empreses de l'àmbit (UK) que poden subministrar les bicicletes especialitzades en càrrega de mercaderies.



Gràfic 19. Directori web dels establiments comercials que fan ús de bicicletes de càrrega a Cambridge.
Font: CamCycle.

Camcycle fa difusió també d'un programa de lloguer (a un preu baix) per provar bicicletes de càrrega (cargo bikes) que executa una empresa juntament amb el comtat de Cambridge:

Outspoken Cycles està executant un programa Try-Before-You-Buy de bicicletes de càrrega amb ajuda elèctrica fins al maig de 2024 (com a mínim) per al Consell del Comtat de Cambridge, finançat a través del Fons de subvencions per a bicicletes de càrrega electrònica del Departament de Transport. És una oportunitat per provar una bicicleta de càrrega de dues o tres rodes per veure com pot funcionar per a vostè durant un període prolongat, abans de comprometre's a comprar.

Outspoken!

Cycles

[Shop](#) ▾ [Commercial Sales](#) [Repairs](#) ▾ [Hire / Lease](#) ▾ [Courses](#) ▾ [Event Services](#) ▾ [Business Services](#) [Projects](#) ▾ [Blog](#) [About](#) ▾ [f](#) [@](#) [v](#)

Try Before You Buy

E-Cargo Bike Scheme

Explore options for Families

We've got great Cargo Bike options for Families. Available for 1 or 2 week trials. Click the button below to find out more and make a booking.

Find out more

Explore options for Businesses

We've got great Cargo Bike options for Businesses. Available for 4 or 8 week trials. Click the button below to find out more and make a booking.

Find out more

How it works

1. Choose a Cargo Bike and make booking & payment below (you will also be asked to pay a £100 security deposit which will be returned at the end of your rental)
2. Collect Bike from our Shop (you will need to bring Photo ID)
3. Enjoy your rental and feel free to get in touch with any questions.
4. Return Bike to our shop at end of rental period (you will be refunded the deposit amount)

Need more info? [Click Here](#) to jump to the scheme FAQs

Pricing

The scheme offers low rates to make cargo bikes more accessible. Choose the best duration to suit your needs.

4 Weeks for **£30**

8 Weeks for **£50**

Gràfic 20. Directori web dels establiments comercials que fan ús de bicicletes de càrrega a Cambridge.
Font: OutspokenCycles.

Referències

- [CamCycle](#)
- [OutspokenCycles](#)

6.3 França. Pla Nacional pel desenvolupament de la ciclogística

L'any 2021, el Ministeri de la Transició Ecològica del govern francès va aprovar el Pla Nacional pel desenvolupament de la ciclogística, amb la finalitat d'accelerar les mesures que afavoreixin el desenvolupament de la mobilitat en zona urbana. Aquest pla anava acompanyat d'un pressupost, i constava de quatre eixos:

Eix 1. Facilitar l'acceleració d'activitats de repartiment de mercaderies en bicicleta

- 1) Donar suport financer dels projectes experimentals del programa [ColisActiv](#), que ajuda a les ciutats a posar en marxa un ecosistema que propici el desenvolupament del repartiment de mercaderies en bicicleta.
- 2) Acompanyar la creació d'empreses ciclogístiques i la formació de professionals.
- 3) Fomentar la substitució de vehicles antics de combustió per bicicletes elèctriques.

Eix 2. Mobilitzar a totes les parts interessades

- 1) Promoure una esfera pública exemplar, i que els mercats públics incloguin el repartiment en ciclogística en els seus contractes de repartiment de paquets.
- 2) Desenvolupar productes d'assegurances adequats.
- 3) Facilitar el compromís dels principals operadors (La Poste, UPS, DHL, etc.) a orientar una part creixent dels seus fluxos en ciclogística.

Eix 3. Facilitar la ciclogística a la ciutat

- 1) Facilitar el proveïment de locals per a centres logístics de bicicletes. Posa l'exemple de Marsella, on l'administració va cedir un local central a l'associació "[Synchronicity](#)" mitjançant un conveni d'ocupació precària perquè pogués desenvolupar la seva activitat ciclogística.

Eix 4. Desenvolupar la innovació urbana i les dades obertes

- 1) Recolzar el desenvolupament de la ciclogística a través de solucions digitals innovadores (ex: aplicacions que optimitzin itineraris òptims, etc.)
- 2) Donar suport als projectes que permeten generar coneixement en detall i en temps real de les infraestructures ciclistes dedicades a la ciclogística.
- 3) Promoure la ciclogística al públic en general (ex: vídeos pedagògics, [observatori de la ciclogística professional](#), etc.)

Referències

- [Plan National pour le développement de la cyclo-logistique](#)
- [Programa pel desenvolupament de la ciclogística ColisActiv](#)
- [Associació Synchronicity de Marsella](#)
- [Observatori de la ciclogística professional](#)

6.4 Irlanda. Subvenció per a comprar bicicletes de càrrega

El programa *Bike to Work* del Govern Irlandès pretén animar la ciutadania a anar i tornar de la feina en bicicleta, i en conseqüència, subvenciona la compra de bicicletes pels desplaçaments quotidians a la feina i estudis. A més de les bicicletes mecàniques o elèctriques, des de l'octubre de 2022, el govern també inclou la subvenció a la compra de bicicletes de càrrega (*cargo bikes*) a les empreses.

S'estableix un límit de fins a 1.250€ de subvenció per a bicicleta mecànica, i de fins a 1.500€ per a bicicleta d'assistència elèctrica. En el cas de les bicicletes de càrrega, l'import de subvenció ascendeix als 3.000 €, tant si la bicicleta de càrrega és amb assistència elèctrica o mecànica, ja que el cost d'aquests vehicles és més elevat que el de les bicicletes.

L'empresa s'ha de registrar al programa *Bike to Work*, i així, els seus treballadors podran beneficiar-se d'una desgravació fiscal en l'adquisició d'aquests vehicle, sempre i quan l'utilitzin principalment per anar i tornar a la feina.

Referències

- [Bike to work](#)
- [Notícia ampliació subvenció per bicicletes de càrrega](#)

6.5 París. Programes experimentals de logística urbana sostenible

Des del 2015, la ciutat de París ha posat en marxa 22 programes experimentals de solucions innovadores per millorar la logística urbana, centrat en sis temàtiques: optimització de fluxos, emmagatzematge i punts de recollida de mercaderies, lliurament de mercaderies, racionalització dels recorreguts, aparcament i zones de lliurament, o solucions de transport. Alguns dels exemples que s'han posat en experimentació són els *hubs mòbils*, els punts de recollida de mercaderies, els algoritmes per optimitzar les rutes, o el lliurament de mercaderies en hora vall, la ciclologia, etc.

L'objectiu d'aquests programes era permetre provar a la vida real solucions innovadores en logística urbana durant un període màxim d'un any, i fer emergir, mitjançant la col·laboració entre diferents actors, serveis reproduïbles que contribueixin a millorar la logística d'últim quilòmetre i a reduir-ne els seus impactes negatius. Molts d'aquests projectes tenen un potencial important per reproduir-se en d'altres ciutats o per augmentar-ne la seva escala d'actuació.

Al finalitzar les proves pilot, s'ha redactat un document amb els aprenentatges i una proposta d'accions futures. Algunes de les dificultats descrites han estat trobar locals adequats a la ciutat, utilitzar vehicles elèctrics (pel cost d'adquirir-ne un, per falta d'infraestructura de càrrega de bateries, etc.), per la complexitat administrativa a desenvolupar projectes a l'espai públic (sobretot, per rebre l'autorització a desenvolupar-hi un projecte) o la gestió de la compatibilitat dels sistemes d'informació.

El document acaba recomanant a l'administració tres accions per garantir la continuïtat de la innovació del sector: fer respectar la regulació existent que afavoreix la logística més sostenible, introduir beneficis fiscals o normatius als actors que inverteixin en pràctiques innovadores amb impactes positius i fer evolucionar la legislació nacional.

Una altra de les experiències que ha provat París és la creació de micro-hubs de fusta ubicades al carrer, i amb l'objectiu d'agilitzar i fer més fluid el lliurament de mercaderies destinades als comerciants, restaurants i particulars del barri. Cada matí un camió de 20-30 m³ descarrega la mercaderia que després es reparteix en bicicleta de càrrega. Tot seguit, s'emporta els residus reciclables dels establiments comercials i restaurants que han deixat el dia anterior al micro-hub.



Gràfic 21. Micro-hub de fusta instal·lat al Boulevard Beaumarchais. Font: Mairie de Paris

Referències

- [Logistique urbaine durable. Programme d'expérimentations](#)
- [UrbanLab de París](#)

6.6 Vitoria-Gasteiz. *Microhub* logístic

L'ajuntament de Vitoria-Gasteiz està construint un *microhub* logístic a l'antiga estació d'autobusos Los Herrán, en una zona bastant central, de 625 metres quadrats perquè operadors logístics puguin fer un trencament de càrrega a dins la ciutat, i acabar l'últim quilòmetre de repartiment de paquets en bicicleta. Aquesta actuació forma part del projecte "Vitoria-Gasteiz Green Mobility Next", i està finançat pels fons Next Generation de la Unió Europea.

Fins ara no s'ha fet públic el projecte del *microhub* ni com serà la prestació del servei, però es preveu que sigui un equipament de referència de l'Estat Espanyol. Només està disponible un estudi de viabilitat de la posada un servei d'un *microhub*. Algunes de les recomanacions d'aquest estudi són:

- Realitzar un projecte pilot de *microhub* logístic
- Necessitat de recolzament financer municipal per desenvolupar el projecte
- Inversió inicial de 80.500€ (adequació del local exclòs).
- Implantació de polítiques de restricció i control d'accés de mercaderies al centre urbà
- Negoci principal centrat a la distribució de mercaderies d'últim quilòmetres (200 expedicions diàries el 4t any).
- Diversificació en d'altres serveis relacionats amb la logística (missatgeria local sostenible, repartiment a domicili, etc.)
- Altres línies de negoci possibles, com suports publicitaris exteriors o lloguer de bicicles de càrrega.



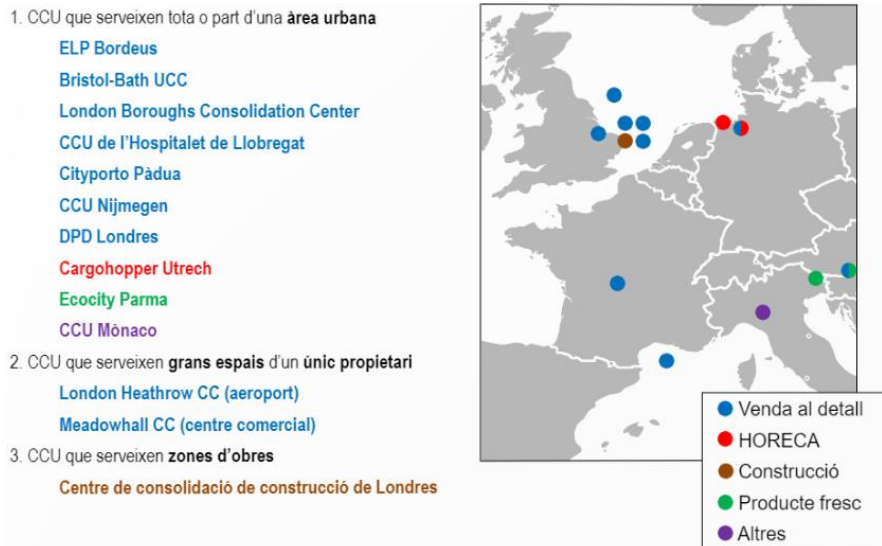
Gràfic 22. Ubicació del futur *microhub*, a l'antiga estació d'autobusos de Los Herrán

Referències

- [Estudio de viabilidad para la puesta en marcha de un microhub de distribución urbana de mercancías \(DUM\) en Vitoria-Gasteiz](#)

6.7 Altres propostes de centres de consolidació urbans a Europa

L'Ajuntament de Barcelona i Barcelona Regional han publicat un document titulat "Benchmarking centres de consolidació urbana de mercaderies B2B", en què han analitzat 13 CCU europeus.



Gràfic 23. CCU europeus analitzats a l'estudi de l'Ajuntament de Barcelona i Barcelona Regional

Algunes de les particularitats que destaca l'estudi són: instal·lació del CCU a la via pública (a Bordeus), autorització que els vehicles del CCU entrin a la ciutat pels carrils busos existents i que recullin residus dels comerços implicats (a Bristol-Bath), ple control de les autoritats local sobre la cadena de subministrament (London Boroughs UCC), projecte en funcionament des de fa més 16 anys (CityPorto, Pàdua) o CCU que funciona com a servei públic però és de gestió privada (Monaco UCC).

D'altra banda, l'estudi "Anàlisi del benchmarking dels centres de consolidació urbans a Europa" (Savall, M., 2021) conclou que la majoria de centres estudiats estan situats en emplaçaments cèntrics de la ciutat i prop de l'àrea on es fa el repartiment final, que a més, facilita que els clients puguin recollir la comanda i fer les devolucions. Principalment, els CCU s'ubiquen en plantes baixes de carrers poc concorreguts, tot i que també s'utilitzen aparcaments de centres comercials, ja que estan prop de les botigues. L'àrea de repartiment més comú és entre el 6,4km² i els 14,0km², i es fa tant amb bicicletes o tricicles de càrrega com amb petits vehicles elèctrics o furgonetes elèctriques. La majoria de casos analitzats tenen una governança privada, encara que alguns casos hagin rebut subvencions, sobretot en una fase inicial. Destaca la importància de la col·laboració entre tots els actors involucrats amb la finalitat d'assolir els objectius. Finalment, destaca que el factor determinant per la viabilitat econòmica del servei és un volum de demanda mínim.

Referències

- [Benchmarking centres de consolidació urbana de mercaderies B2B](#)
- Savall, M. (2021). Anàlisi del benchmarking dels centres de consolidació urbans a Europa

7 Síntesi

	 Restriccions a la circulació de vehicles	 Regulació de l'aparcament	 Eines de gestió de l'aparcament	 Impuls de la ciclogística i de CCU
Barcelona	Restriccions a la circulació de vehicles de mercaderies segons ordenança. L'ordenança de circulació de vianants i de vehicles de Barcelona estableix unes restriccions en funció de la longitud i massa del vehicle, així com del tipus de via per on circula. També estableix especificacions de com s'ha de realitzar la càrrega/descàrrega a la ciutat.	Àrea DUM i Zona verda. Àrea de C/D gratuïta (30 min. + 30 min. addicionals per a vehicles 0 emissions). Convenis amb col·lectius professionals per estacionaments de pagament a la zona verda amb temps > 30 minuts. Taxa Amazon. Taxa imposada als operadors postals, que facturin més d'1 milió € anual, de comerç electrònic de productes adquirits fora de la ciutat	Plataforma SPRO. És una aplicació gratuïta per a ús dels professionals del transport que permet gestionar el temps permès d'aparcament en zones de C/D, així com conèixer la ubicació i la disponibilitat de les places pròximes a una ubicació concreta. Les administracions també poden fer ús de les dades per les seves polítiques de planificació i gestió de l'aparcament	Subvencions per nous centres de distribució urbana de mercaderies. L'Ajuntament va obrir una línia de subvencions a aquells projectes que presentessin un centres de distribució urbana de mercaderies d'última milla en vehicles de zero emissions.
Brussel·les	Pla Regional de polítiques d'estacionament. En aquest pla es cartografia a la Regió Brussel·les-capital les vies per on poden circular els vehicles pesants (vehicles > de 7,5T).	Aparcament mercaderies. El temps d'aparcament per a vehicles pesants és il·limitat, però amb una tarifa de 0,5€/hora. S'ha de reservar un 18% de l'espai d'aparcament per la C/D.	-	-
Cambridge			-	CamCycle: campanya ciclista per les bicicletes de càrrega. S'ofereix el lloguer de bicicletes de càrrega a un preu reduït perquè aquells interessats puguin conèixer-ne el seu funcionament.
Irlanda			-	Subvenció per a comprar bicicletes de càrrega. El govern ofereix beneficis fiscal per la compra de bicicletes de càrrega (a més de bicicleta normals) per anar a treballar o estudiar.

	 Restriccions a la circulació de vehicles	 Regulació de l'aparcament	 Eines de gestió de l'aparcament	 Impuls de la ciclogística i de CCU
Leuven	-	-	Plataforma intel·ligent FlexCurb. Aplicació que permet inventariar les places de càrrega i descàrrega així com analitzar els seus patrons d'ús, possibilitant la planificació d'aquestes i l'optimització del seu ús.	-
Londres	Lorry Control Scheme (LLCS). Es controlen els accessos al Gran Londres als vehicles pesants de més de 18 tones, segons franges horàries i dies. DVS, LEZ, ULEZ i CC. Per un costat, els camions de més de 12 tones han de disposar del permís de seguretat que acredita compleixen el nou estàndard de visió directa (DVS). Per altre costat, existeixen 3 àmbits (LEZ, ULEZ i CC) amb restriccions i taxes diàries segons les emissions que emeten els vehicles.	-	-	-
París	Restriccions en funció del pes i la franja horària. El reglament de circulació, parada i estacionament de vehicles de distribució urbana de París restringeix l'accés de vehicles en funció de la longitud i la franja horària.	Aparcament C/D i per a professionals. Existeixen zones de càrrega i descàrrega limitades a un temps màxim d'estacionament de 30 minuts. S'ofereixen opcions d'aparcament preferent per a professionals en zones d'aparcament mixtes (també ús de residents).	Cartografia innovadora de les zones de C/D. Web on es poden localitzar totes les places de càrrega i descàrrega amb una vista immersiva 3D.	Pla Nacional pel desenvolupament de la ciclogística (França). El govern Francès ha aprovat un Pla Nacional amb un conjunt de mesures (i pressupost vinculat), per impulsar la ciclogística en la mobilitat urbana. Programes experimentals de logística urbana sostenible. La ciutat de París va posar en marxa 22 programes experimentals de solucions innovadores per millorar la logística urbana (ciclogística, CCU, etc.)

	 Restriccions a la circulació de vehicles	 Regulació de l'aparcament	 Eines de gestió de l'aparcament	 Impuls de la ciclogística i de CCU
Rotterdam	<p>Zero Emission City Logistics (ZECL). Rotterdam ha definit una ZECL i un pla d'acció per executar-lo. Destaca la signatura de l'<i>Agreement for Zero Emission City Logistics in Rotterdam</i>, entre l'Ajuntament i diferents actors, en què s'estableix una política d'intercanvi de dades i monitoratge dels objectius de l'acord.</p>	-	-	-
Vic	-	-	<p>Plataforma Parkunload. Plataforma tecnològica avançada en el control i la regulació de l'estacionament de mercaderies en base a criteris geogràfics, temporals i ambientals.</p>	-
Vitòria-Gasteiz	-	<p>Regulació de la zona OTA per a comerciants. Els comerciants poden estacionar a les zones de residents i exclusives de residents, pagant una taxa anual.</p>	-	<p>Microhub logístic. L'Ajuntament està construint un gran microhub (625 m²) que permetrà als operadors logístics fer el trençament de càrrega a fins la ciutat i acabar l'últim quilòmetre de repartiment de paquets en bicicleta.</p>
Altres	-	-	-	<p>Altres propostes de centres de consolidació urbans (CCU) a Europa. Nombroses iniciatives de CCU es recullen als documents "Benchmarking centres de consolidació urbana de mercaderies B2B" i "Anàlisi del benchmarking dels centres de consolidació urbans a Europa".</p>