



LÍNEA DE ACTUACIÓN 6.3: TRANSPORTE POR CARRETERA Y DISTRIBUCIÓN URBANA DE MERCANCÍAS (DUM)

CONTEXTO Y DIAGNÓSTICO

El transporte de mercancías por carretera es el modo dominante del transporte terrestre en la Unión Europea. Con más fuerza lo es en España con una cuota modal del 94,7%, al no existir vías navegables, tener un escaso uso el cabotaje marítimo -salvo en el transporte interinsular o península islas- (un 3,6%), y disponer de un ferrocarril de mercancías con una cuota modal muy baja (1,7% de las toneladas transportadas en el interior tomando la comparativa modal a cuatro: carretera, ferrocarril, marítimo y aéreo³). Ello, unido a la extensión y capilaridad del mallado viario en España (con 165.000 km de carreteras), las flotas de transporte de mercancías por carretera (más de 470.000 camiones, pesados y ligeros) y su agilidad, flexibilidad en el servicio, además de costes competitivos, convierte al transporte por carretera en el líder indiscutible del transporte de mercancías. Se añade el hecho de que el transporte por carretera en sus diversas variantes de subsectores y especialidades sea imprescindible para el denominado "último kilómetro" en las cadenas puerta a puerta, como acarreo de procesos de multimodalidad e intermodalidad.

Por ello, la logística ha ido construyendo su fortaleza a partir de la rapidez y agilidad de respuesta y tiempos de servicio del transporte por carretera, pudiendo así mantener un flujo tenso en actividades y negocios que necesitan de ello. Los procesos actuales de **omnicanalidad**, tanto en la distribución de pequeña tienda física y tiendas virtuales con procesos B2C (empresa a consumidor), así como en las **cadena de distribución** de gran consumo, unido a la fuerte **expansión del comercio**

electrónico internacional, a lo que habría que añadir la **logística inversa** y los procesos dentro de la **economía circular**, descansan fundamentalmente en el transporte por carretera. Sin embargo, su éxito es a la vez objeto de retos y demandas por parte de la sociedad, especialmente en los ámbitos de la sostenibilidad, de la seguridad y del cuidado del medioambiente, ante lo que, desde hace décadas, se promueven iniciativas en la Unión Europea para tratar de internalizar los costes externos producidos (euroviñetas y peajes) que posibiliten un reparto modal más acorde con los costes reales de la sociedad, a las que se suman las políticas de protección y promoción de la calidad del aire en las medianas y grandes ciudades.

Existen otros factores que inciden en la evolución las exigencias requeridas a la cadena de transporte. Uno de ellos tiene relación directa con los procesos de cambio en los hábitos de consumo, producción y comercio internacional con influencia en la evolución de la logística de distribución y aprovisionamiento. A ello se añade la influencia que también tiene sobre el transporte, el propio perfeccionamiento de la gestión de la cadena de suministro, acompañado por procesos arriesgados de externalización que llegan a límites como los de la 4PL (externalización completa de transporte, almacén, informática y estrategia).

Los cambios en los hábitos de consumo y el auge del comercio electrónico son precisamente los motivos por los que la logística urbana, distribución de última milla o **Distribución Urbana de Mercancías (DUM)** tiene frente a sí un gran reto por resolver en los próximos años. La entrega a domicilio y el abastecimiento de co-

³ Recomendación del Consejo relativa al Programa Nacional de Reformas de 2018 de España y por la que se emite un dictamen del Consejo sobre el Programa de Estabilidad de 2018 de España.

mercios contribuyen hoy en día más que nunca al aumento de la congestión y de las emisiones, además de entrar en conflicto con el resto de modos por el uso del espacio público. La mayor concienciación medioambiental de la ciudadanía y, sobre todo, la **adaptación del sector a las futuras Zonas de Bajas Emisiones** de los centros urbanos, que obligarán a una re-

distribución del espacio y motivarán una renovación de flotas de reparto, harán que la DUM deba ser reformulada.

Por otro lado, hay que tener presente el importante papel que a corto y medio plazo va a tener el uso de drones en sus distintas aplicaciones, y, en especial, en el transporte de mercancías y la distribución urbana de mercancías.

➤ **El objetivo de esta línea de actuación es definir aquellas medidas que potencien e intensifiquen la aportación del transporte por carretera a la intermodalidad, en orden a completar las cadenas de suministro, industriales, comerciales y domésticas, y, especialmente, a favorecer una distribución urbana eficiente y sostenible.**

MEDIDAS PROPUESTAS

MEDIDA 6.3.1: PLAN DE IMPULSO A LA SOSTENIBILIDAD DEL TRANSPORTE DE MERCANCÍAS POR CARRETERA

Desde el MITMA en el marco de la EMSSC se está elaborando un Plan de Impulso a la Sostenibilidad del Transporte de Mercancías por Carretera (PISTMC), atendiendo a aspectos ambientales, económicos y sociales, con el fin de contribuir a la transición justa del sector del transporte por carretera.

En este Plan se analizan los puntos prioritarios del sector y el conjunto de medidas necesarias para el fortalecimiento del transporte por carretera y para la optimización dentro de la cadena logística, como son la mejora en la relación de los distintos agentes de la cadena, y en la coordinación de las distintas actividades del transporte, el impulso de buenas prácticas y optimización de las tareas de carga y descarga reduciendo los tiempos de espera.

Entre otras cuestiones se aborda el desarrollo de planes de áreas de descanso seguras, medida prevista y recogida en el PRTR, la armonización fiscal en el sector del transporte por carretera el análisis de modificación de la normativa de masas y dimensiones, la lucha contra la morosidad e incumplimiento de los plazos de pago establecidos, así como las ayudas previstas para la renovación de vehículos y flotas más sostenibles, que serán incluidas en el Plan de Ayudas para la renovación de flotas del MITMA dirigidas a las empresas transportistas. En línea con los objetivos de descarbonización, estos incentivos se centran en la adquisición de vehículos de transporte propulsados a gas u otras energías alternativas, así como para la transformación de los actuales camiones diésel en tecnología dual (para que pueda funcionar con un porcentaje de combustibles alternativos).

La elaboración del PISTMC está abierta a la participación del Departamento de Mercancías del Comité Nacional del Transporte por Carretera, como interlocutor del sector, así como a las asociaciones representativas de los cargadores, estudiando todos aquellos temas que puedan aportar un valor añadido y suponer una mejora, de forma que la profesión de transportista vuelva a ser más atractiva.



MEDIDA 6.3.2: APOYO Y FACILITACIÓN EN RELACIÓN CON LA NORMATIVA SOBRE DISTRIBUCIÓN DE ÚLTIMO KILÓMETRO Y DISTRIBUCIÓN URBANA DE MERCANCÍAS (DUM)

En línea con lo establecido por la Ley de Movilidad Sostenible, esta medida pretende contribuir al establecimiento de una visión conjunta necesaria en la Distribución Urbana de Mercancías (DUM), que optimice la distribución de proximidad y redunde en unas menores emisiones y menor congestión.

El MITMA no tiene competencias directas sobre la DUM, pero liderará la elaboración de una Guía de buenas prácticas en la dirección marcada, que facilite y homogenice las reglas de la distribución de mercancías en las áreas metropolitanas. El contenido de la Guía puede recoger medidas que faciliten la integración de la DUM en las ordenanzas urbanas a través de la difusión de buenas prácticas.

Esta guía deberá incluir una visión sobre hacia donde se quiere dirigir la DUM y definir una serie de buenas prácticas que permitan aunar los objetivos e intereses de todos los integrantes de la DUM, teniendo en cuenta los grandes retos a los que se enfrenta, como la mejora de la eficiencia logística, la reducción de la congestión, la seguridad vial, la sostenibilidad ambiental (asociada a la calidad del aire, al cambio climático, consumo energético y al ruido y vibraciones) o la ocupación del espacio urbano.

Para elaborar esta guía será necesaria una coordinación y cooperación entre las administraciones concernidas, para incentivar soluciones sostenibles e innovadoras para el transporte del último kilómetro y la logística inversa y deberá tener en cuenta todos los posibles aspectos relacionados con la DUM, así como un catálogo de posibles soluciones a implementar.

Por otro lado, también hay que destacar el papel de las terminales ferroviarias como nodo de transporte intermodal y la potencialidad que la ubicación de algunas terminales tiene para la DUM por su proximidad a los centros urbanos. El transporte por ferrocarril, y especialmente las terminales intermodales de mercancías, puede coadyuvar a favorecer que la DUM se realice de un modo más eficiente y sostenible, especialmente en aquellas situadas en centros urbanos o muy próximas a los mismos.

Además, considerando el importante papel de U-Space en la gestión automatizada de las operaciones de los drones y su conexión con las plataformas, se contribuirá, de modo coordinado, y teniendo en cuenta el concepto de *Urban Air Mobility*, al desarrollo eficiente de la DUM.