vinetur

Barcelona pone a prueba un nuevo sistema de reparto para la hostelería

El piloto usa tres plazas reservadas y turnos previos para medir su efecto en las entregas

viernes 9 de octubre de 2026

Barcelona ha puesto en marcha este viernes, 9 de octubre, una prueba piloto para cambiar la forma en la que se realizan las entregas y las recogidas destinadas a bares, restaurantes, cafeterías y hoteles. El proyecto, llamado HORECA HUB Barcelona, empieza con tres plazas de carga y descarga de uso exclusivo para distribuidoras del sector, un sistema de reserva por franjas horarias y herramientas de seguimiento para medir cómo funciona el modelo sobre el terreno.

La iniciativa parte del Ayuntamiento de Barcelona, Barcelona Innova Lab Mobility, Fira de Barcelona y Mobile World Capital Barcelona. La propuesta elegida para desarrollar la prueba es de la Universitat Oberta de Catalunya, con la colaboración de la Asociación de Empresas de Logística y Distribución de Bebidas y Alimentación de Cataluña, ADISCAT. También participan ocho empresas distribuidoras: DDI, de Damm; Disbesa; Coseral BCN; Distribuciones Serrano; Dist Crusat; Discer; Qualianza y Euroestrelle.

El plan busca cambiar una parte de la distribución urbana de mercancías en un segmento muy concreto: la hostelería, la restauración y el catering. El objetivo, en palabras de las entidades implicadas, es ordenar mejor el flujo de mercancías, agrupar operaciones y favorecer una mayor coordinación entre empresas para reducir tráfico innecesario y mejorar la convivencia en la calle. El Ayuntamiento sitúa esta prueba dentro de su meta de recortar un 50% las emisiones ligadas a la movilidad profesional

en 2030.

Las tres plazas se encuentran en dos puntos de la ciudad. Una está en la confluencia de Pau Claris con Casp y las otras dos, en la rambla del Raval. Durante los horarios fijados, solo podrán utilizarlas las empresas que forman parte del piloto. El sistema asignará turnos de uso y controlará la ocupación. En cada una de las tres ubicaciones operarán siete vehículos, de forma coordinada, para evitar tiempos muertos y reducir las vueltas que suelen dar los repartidores cuando no encuentran sitio para estacionar cerca del cliente.

La prueba tendrá una duración mínima de seis meses y permitirá analizar el comportamiento del sistema en dos áreas con características distintas, el Eixample y Ciutat Vella. Durante ese periodo se recogerán datos sobre tiempos de entrega, recorridos, uso real de las plazas, número de vehículos necesarios y experiencia tanto de los distribuidores como de los establecimientos que reciben la mercancía.

El Ayuntamiento de Barcelona sitúa el proyecto dentro de un problema más amplio. La diagnosis municipal sobre la distribución urbana de mercancías calcula que este tipo de movilidad supone el 17% de los desplazamientos en la ciudad. También atribuye a esa actividad un 31% de las emisiones de PM10 y un 34% de las de NOx, además de efectos sobre la ocupación del espacio público y las infracciones vinculadas a la carga y descarga. En paralelo, un estudio municipal elaborado junto a Barcelona Regional, BSM y AMB cifra en el 22,2% el peso del canal horeca dentro de todos los repartos de distribución urbana de mercancías.

Ese peso del sector ayuda a explicar por qué se ha elegido este ámbito para el ensayo. La distribución a la hostelería mueve bebidas, alimentos, cajas, barriles y otros bultos pesados o voluminosos. A eso se suma una parte importante de logística inversa, con recogida de botellas, envases reutilizables, barriles y cajas vacías. Cuando una furgoneta o un camión no puede parar cerca del establecimiento, el reparto se alarga y obliga a recorrer más metros a pie, con más tiempo de operación y más movimientos del vehículo por las calles próximas.

La directora adjunta de ADISCAT, Anna Masuet, considera que el proyecto abre una nueva fase para el sector. “Hemos dado un paso muy importante, porque pasamos del diagnóstico a una prueba real. Las empresas distribuidoras empiezan a utilizar unas plazas de carga y descarga pensadas específicamente para su operativa y coordinadas mediante la tecnología”, señala.

El modelo de HORECA HUB plantea que los vehículos funcionen como microhubs móviles. Es decir, el vehículo estaciona en una de las plazas reservadas y, desde ese punto, la entrega final a locales cercanos se hace a pie o con medios ligeros. En el trayecto de vuelta, el mismo operativo sirve para recoger envases y otros elementos asociados a la logística inversa. La intención es concentrar operaciones en un punto cercano y reducir desplazamientos innecesarios.

La parte tecnológica tendrá un papel central en la evaluación. La plataforma digital coordina las reservas, identifica la llegada de los vehículos, controla el tiempo de uso de cada plaza y registra entregas y recogidas. La UOC participa con varios grupos de investigación: Urbanización, Comercio y Logística Sostenible, adscrito a UOC-DIGIT, e Internet Computing & Systems Optimization y Wireless Networks Research Lab, ambos integrados en UOC-TECH. Su aportación incluye herramientas de optimización logística, sensores IoT, tecnología RFID y sistemas de seguimiento.

Cristian Castillo, profesor de los Estudios de Economía y Empresa de la UOC y uno de los coordinadores de URBANLOG, explica que la regulación habitual de carga y descarga se ha pensado sobre todo para la paquetería, mientras que la hostelería tiene otra operativa. “La regulación de carga y descarga está pensada para la paquetería, y la hostelería tiene una operativa muy diferente: mercancía pesada, barriles, cajas, entregas muy frecuentes y, además, la recogida de envases. Por eso queremos entender cómo funciona el sistema de distribución que proponemos a pie de calle y, sobre todo, ponerle datos. Con los sensores y la aplicación web podremos ver cuánto tiempo se ocupa realmente cada plaza, cómo se hacen los repartos a pie y dónde se generan los problemas”, afirma.

Castillo añade que la intención no pasa por reservar una zona distinta para cada actividad económica. “Esperamos ayudar al Ayuntamiento a regular teniendo en cuenta las necesidades de todo el mundo. La idea no es que cada sector acabe teniendo su zona, esto sería inviable, sino aprender suficientemente para diseñar espacios compartidos y modulares que se adapten a cada tipo de distribución”, apunta.

El piloto forma parte de Barcelona Innova Lab Mobility, una línea impulsada por el Ayuntamiento y Fira de Barcelona para facilitar ensayos vinculados a la movilidad urbana inteligente y sostenible. Según las entidades impulsoras, en los últimos años ya se han desarrollado en la ciudad otras cinco pruebas relacionadas con la distribución de mercancías, la reducción de accidentes de moto, la circulación de autobuses, la regulación semafórica con inteligencia artificial y la contaminación acústica.

Si los datos avalan el sistema, la metodología podría estudiarse para otros puntos de Barcelona y adaptarse a otros municipios. La clave de esta primera fase estará en comprobar si la reserva previa de plazas, la coordinación entre operadores y el uso del vehículo como punto de reparto cercano permiten recortar tiempos, ordenar mejor la carga y descarga y rebajar parte del impacto que genera la distribución a la hostelería en zonas con mucha actividad comercial.