

INFORME sobre CONSULTA i PARTICIPACIÓ DE l'Avantprojecte de llei per la qual es regulen determinats aspectes del lliurament dels productes adquirits a distància

Temes a comentar en general sobre la possibilitat de normar amb una “Llei per la que es regulen determinats aspectes del lliurament dels productes adquirits a distància”, i alguns apunts, des de la perspectiva del municipi de Tarragona.

La possibilitat de normar sobre el tema de la logística de la darrer milla, de repartiment i recollida de comandes, especialment vinculada a les vendes d'e-commerce (però també d'altres modalitats i canals de venda), es tracta d'una oportunitat de reflexió sobre el comerç de les nostres ciutats i el futur que se'n deriva a partir de l'impacte del comerç electrònic i els canvis d'hàbits de consum que s'estan imposant.

Particularment, volem fer les següents reflexions i aportacions/suggeriments, en relació als lliuraments de productes adquirits a distància i la seva possible regulació:

- 1) **CANVI DE MODEL COMERCIAL** - En atenció a l'increment de vendes online, i per tant, albirant que en un futur molt proper (horitzó 2050), una bona part de l'actual mercat de vendes al detall passarà a ser captiu dels grans operadors *pure digital* i operadors E-COMMERCE en línia, en detriment de les empreses i botiguers implantats en trames urbanes consolidades, es pot deduir que les vendes derivades del comerç electrònic exigeixen l'entrega de comandes, amb tres grans formulacions finals:
 - i. Entrega directa (des de magatzems centralitzats del retailer implat arreu del país (o fins i tot en altres països), ús logística de transport pròpia o contractada, i entrega a la porta de casa del comprador)
 - ii. Entrega indirecta: mateix format que l'anterior, però emprant magatzems operatius en la ciutat del client comprador, on es prepara la comanda de productes, i s'envia amb medis de transport a casa del comprador.
 - iii. L'entrega Coparticipada – El client comprador comparteix costos de moviment, via desplaçament a un punt, on recollir la comanda (no rep la comanda a peu de casa). Format típic del Click & Collect, sigui en un drop box dins la ciutat, o en un punt de venda del retailer (venedor online amb punt físic a la ciutat) o a un establiment d'un soci del mateix a la ciutat del ciutadà comprador.

- 2) **EFFECTES NEGATIUS de la proliferació d'un retail “de comanda entrega a casa” en els MUNICIPIS:**

Entre ells podem citar:

 - a. Afectació urbana per horaris de repartiment, derivat del increment del nivell de moviments de furgonetes de repartiment en horaris NO COMERCIALS
 - b. Sorolls i pol·lució ambiental si no s'empren vehicles amb impacte mediambiental reduït (flotes elèctriques)

- c. Impacte en la mobilitat i saturació de carrers, dificultats aparcaments temporals, doble filera, saturació de vies urbanes, etc... increment d'accidents.
- d. NO es coneix els impactes en termes de robatoris als personal del sector i a les comandes de les flotes durant els repartiments.
- e. INEFICIÈNCIA en la LOGÍSTICA de les vendes retail (Nou Model Venda Online de "et portem el producte a casa" vs el contrari, el model tradicional de "vine a un punt físic, una tenda a comprar").

3) **REDUCCIÓ dels INGRESOS PÚBLICS MUNICIPALS derivat del nou model retail (venda online) i de comanda a casa:**

El comerç online està afectant a la morfologia de les nostres ciutats.

El tancament d'una part significativa del teixit comercial físic de Catalunya, és molt negatiu per als ciutadans que viuen a les ciutats.

Poden glossar afectacions indirectes perniciosos per als municipis, com ara:

- i. Reducció substancial de la mixtura comercial de les ciutats, en quantitat i qualitat. I per tant, reducció del comerç local de proximitat.
- ii. Menys varietat d'oferta comercial (productes i serveis) integrada als barris
- iii. Dificultats d'accés a productes de primera necessitat (per tancament de botigues de barri), amb implicacions negatives en col·lectius i a nivell social (gent gran, amb discapacitats, sense vehicle per a desplaçar-se,...), de cohesió i oportunitat: perill de barris desarticulats.
- iv. Processos de reconversió i tancament d'empreses de retail local, implica increment de persones en atur a nivell local, i reducció de l'economia municipal
- v. Desertització comercial dels baixos comercials dels barris i centres ciutat: això té com a efecte colateral, una ciutat menys humana, menys atractiva a viure-hi i genera problemes addicionals, com ara inseguretat, manca de manteniment de carrers i façanes d'edificis, i suposa un entrebanc al turista, en no disposar d'oferta comercial i de serveis complementària als atractius d'una ciutat visitable.
- vi. El tancament d'empreses al municipi, implica una reducció de INGRESSOS MUNICIPALS TRIBUTARIS (IBI, TAXA BROSSA, IAE, etc...) i no tributaris., amb les consegüents afectacions en la capacitat operativa de l'acció pública municipal, i per tant, en perjudici dels nostres ciutadans.
- vii. Etc.

4) **ANALITZAR OPORTUNITATS COLATERALS d'articular un NOU MODEL DE LOGÍSTICA/EMMAGATZEMATGE i REPARTIMENT DE DARRERA MILLA en cada municipi, vinculat a les necessitats sostenibilitat urbana i de transformació energètica**

En atenció a l'anterior, entenem que aquesta nova llei pot ser una oportunitat per a:

1) Implantar un sistema municipal de logística/emmagatzematge/recollida de darrera milla comercial. (versus model “d’entrega a domicili”): SISTEMA MUNICIPAL DE DROP BOX (SMDB) DARRERA MILLA COMERCIAL

La venda i entregues a casa, segons el model actual (del que poden participar i en fan ús tant els operadors *pure digital* (tipus Amazon), com tota la resta de formats de comerç físic, tant grans com petits botiguers, si complementen/amplifiquen les vendes dels seus establiments físics, tot articulant canals propis de venda online i/o d’entrega a domicili), en atenció a com es normi amb la llei autonòmica, pot ser limitat o fins hi tot, altament restringit/prohibit (justificat pels efectes perniciosos que té en els municipis de Catalunya, aquest model descentralitzat de repartiment, que genera contaminació, increment d’accidents, saturació de carrers, incomoditats de mobilitat urbana, ineficiència en el repartiment, ...), havent de formular una NOVA ALTERNATIVA per a tots els formats comercials i en cada municipi.

En cas de no prohibició total del model actual de logística de darrera milla, es pot justificar que el puguin seguir emprant-lo el petit comerç al detall (*si es justifica que reequilibra competitivament amb els altres formats o motivat per altres justificacions*).

Contràriament, es pot estimular a limitar o fins hi tot prohibir a poder emprar aquest sistema d’entrega a domicili a altres formats comercial més grans, tant físics com operadors online/pure digitals en les seves vendes amb comanda d’entrega a domicili, tot imposant tributació (impostos o taxes d’ús o accés urbà a certes tipologies de transport/repartiment), o donant una alternativa urbana municipal facilitadora de l’entrega al comprador.

Per a ells, caldria crear una **alternativa de sistema logístic /d’emmagatzematge/repartiment de comandes de darrera milla en cada municipi**.

Aquest **SISTEMA MUNICIPAL DE DROP BOX (SMDB) DARRERA MILLA COMERCIAL** podria articular-se de diferents maneres:

- a) **SISTEMA URBÀ DARRERA MILLA** – Estudiar la morfologia urbana de cada municipi, per barris/districtes, i determinar quants punts d’implantació de GRUPS DE DROP BOXES, i quines característiques han de tenir (per a productes de fred o no), per atendre l’emmagatzematge de les comandes de compres retail per als ciutadans-veïns de l’àmbit de servei de cada Grup de Drop Boxes de barri, assegurant un nombre suficient i ben distribuït per la ciutat.
- b) **SISTEMA EXTRA-URBÀ DARRERA MILLA** – Únicament permetre DROP BOX PERIFÈRICS, i limitar al màxim els DROP BOX URBANS, justificat per minorar al màxim la mobilitat urbana de furgonetes.
En aquest cas, per a cada municipi, caldria analitzar i elegir un o diversos àmbit urbà (normalment de perifèria, però a prop de les principals zones residencials de la ciutat), per a crear tot un o diversos HUB de LOGÍSTICA COMERCIAL de darrera milla, amb espai suficient per a acollir:
 - a. Naus de gestió Comanda: per a rebre les comandes de retails (online/offline) que gestionin els transportistes, a repartir en tot un sistema de DROP BOXES, instal·lat dins les pròpies naus, i d’accés a la ciutadania
 - b. Espai logístic per a les flotes de transportistes que dipositaran les comandes als drop box i fan les comunicacions finals als clients

- informant de en quin box disposen la comanda a recollir (i quan de temps disposa per a recollir-ho (48-72 hores)
- c. Espai per a aparcament de clients que venen a recollir comandes
 - d. Espai de serveis a TRANSPORTISTES i CIUTADANS, com ara àrea de descans / restauració
 - e. Espai de serveis a la transformació energètica, com serien
 - i. Els sostres de les naus haurien d'habilitar-se per a poder instal·lar grups de panells solars elèctrics (*contribució als objectius de transformació energètica 2030*)
 - ii. Part o tota la zona aparcament, hauria de dotar-se de PUNT DE RECÀRREGA D'ENERGIA ELÈCTRICA, preparats per als vehicles elèctrics (tant de transportistes, com de ciutadania), i que reduïrien el actual gap d'exigències de la normativa europea en matèria de DOTACIÓ D'INFRAESTRUCTURES de RECÀRREGA en cada municipi europeu.
 - iii. Altres usos/serveis
- c) **SISTEMA MIXT DARRERA MILLA** – Implantar un model mixt de DROP BOXES, consistent en:
- a. Grans àrees de recollida DROP BOX PERIFÈRICS a la ciutat (nombre limitat, però ocupant un àmbit urbà ampli i espaiós per acollir diversos serveis addicionals a la funció pròpiament de recollida de comanda per els clients-compradors)
 - b. Múltiples DROP BOX URBANS (de petites dimensions i més capil·lars i vinculats a barris de la ciutat, i complementaris tant als grans punts DROP BOX PERIFÈRICS, com als serveis de recollida en botiga, que articulen com a complement de negoci alguns botiguers, a la seva pròpia activitat de retail/serveis/restauració ja en l'actualitat)

EI SISTEMA MUNICIPAL DE DROP BOX (SMDB) DARRERA MILLA COMERCIAL i el nou modelatge urbà de recepció i distribució de comandes, hauran de tenir en compte per a la seva implantació factors econòmics de sostenibilitat, com ara:

- a) **INVERSIÓ INICIAL** Una important inversió en infraestructures en el municipi, per a crear el sistema de DROP BOXES (PeriUrbans i urbans) - (*caldrà fer-ne els càlculs*).
- b) **DESPESES ANUALS CORRENTS:** Sosteniment anual dels costos operatius de manteniment del Sistema (*caldrà fer-ne els càlculs*)
- c) **FINANÇAMENT I INGRESSOS** derivats del SMDB: L'articulació d'una previsió d'ingressos públics i per tant, d'una normativa per a fer finançar els costos de manteniment de tot el sistema. En aquest sentit, caldrà:
 - a. Si no es prohibeix les entregues directes a casa de comandes, i els retailers (i els seus transportistes de darrera milla) no empren el sistema drop box municipal, imposar TAXA D'ÚS de sol municipal (per a fer el repartiment). Pensar en mecanismes d'imposició (anàlisi de mobilitat i efectes perniciosos derivats de la logística retail en cada ciutat, etc)
 - b. Fixar PREUS PÚBLICS/ o taxa a pagar per retail/transportistes (o en el seu cas pels clients finals receptors de comandes, els ciutadans), per l'ús obligat dels del

sistema DROP BOX DARRERA MILLA com a forma d'entrega de comandes al municipi, i altres serveis que es prestin en el propi sistema

- c. Ingressos derivats de venda d'energia elèctrica al sistema general gràcies als panells solars o ingressos del lloguer del espai on s'instal·lin.
- d. Ingressos derivats del lloguer d'espai per a la instal·lació de punts de recàrrega elèctrica per a empreses operadores
- e. altres

2) Implantar un sistema de GESTIÓ sobre el SISTEMA MUNICIPAL DE DROP BOX (SMDB) DARRERA MILLA COMERCIAL, atenent a diverses opcions:

- a. Gestió pública
- b. Gestió privada (concurso públic pel tota o per lots)
- c. Gestió mixta, público-privada (amb suport de normativa ordenança municipal)

Estudiar el mapeig de dimensionament necessari per atendre al SMDB, i per al cas del municipi de Tarragona, proposant-se la destinació "en exclusiva" d'algun sector urbà (pla parcial) com ara el PP9 o PP13 a Tarragona, per les oportunitats que ofereix, d'espai i potencialitat de concentració logística de totes les necessitats derivades (magatzems, aparcaments, connexions urbanes, accessos permeables i facilitat d'accés, serveis a clients que recullen comandes i serveis de restauració i curtes estades amb parking i zones de càrrega de vehicles elèctric, desencallar un problema d'ocupació del sector, i altres factors a considerar)

3) Impulsar un sistema tributari o no tributari, per fer contribuir al sector retail online en les despeses de sosteniment i manteniment urbà de les ciutats.

Per exemple:

- a. **Impost anual (tipus IBI) a pagar per part dels operadors retail** (que operin amb logística de transport pròpia o subcontractada en altres empreses especialistes de transport-logística), utilitzant com a fet imposable l'ús de vies públiques de la ciutat (amb alta intensitat d'ús, que es pot monitoritzar amb sistemes electrònics: tema de càmeres de reconeixement de matrícules i similars) i d'entrada als municipis, motivat pel trasllat de comandes vinculades a compres online de ciutadans del municipi. Caldrà operar-ho en ordenança fiscal.
- b. **Taxa o preus públics per ús dels serveis del SISTEMA MUNICIPAL DE DROP BOX (SMDB) DARRERA MILLA COMERCIAL, a retailers/transportistes/ciutadans usuaris del sistema.**

Pot establir-se fins i tot, la opció de Prohibició "en general" d'operar entregues a casa, a partir de determinades quotes de desplaçaments/transport de "compra a casa", i obligar a emprar als operadors retails, el sistema de DROP BOX MUNICIPAL que s'implanti per part de l'Ajuntament del municipi com a punt final d'entrega, i punt alhora de recollida per al ciutadà-comprador (sigui per mitjans propis i autogestió, o per concessió administrativa per concurs a empresa de gestió d'aquest servei de sistema de DROP BOX disseminat per tots els barris de la ciutat).

En aquest cas, es pot imposar **taxes o preus públics**, motivat per l'ús que es facin de les guixetes en la entrega de compres amb recollida de darrer milla, pels propis ciutadans.

- i. Caldrà operar-ho a partir d'ordenança fiscal,
- ii. Caldrà analitzar com desplegar el sistema de DROP BOX MUNICIPAL en tot el municipi de cada ciutat, qui assumeix la implantació (i costos d'inversió) i qui i com es gestionarà el conjunt del sistema o parts separades dels mateixos (grups de DROP BOX), si pel sector públic, privat o mixturat, tot analitzant els costos operatius anuals de manteniment, així com estudiar altres vies d'ingressos derivades del sistema (preus per ús, incremental, segons intensitat d'utilització de cada operador retail dels drop box; lloguer d'aparcament per operar amb les comandes per a descarregar en drop box; operativa de serveis de restauració en els emplaçaments on s'ubiquin els drop box (en cas d'existir plataformes suburbanes, a les afores de les ciutats, per a poder articular espais amplis per a l'operativa més còmoda de càrrega i descàrrega de comandes, i recollida de comandes per part de la ciutadania), etc...
- iii.

4) Derivada d'aprofitar tot el tema de reordenació de la logística i emmagatzematge/ repartiment/ recollida de darrera milla (en àmbits urbans de municipis) per a impulsar projectes de sistemes de RECÀRREGA ELÈCTRICA DE VEHICLES ELECTRICS en els espais logístics de LA ZONA DROP BOX i de GENERACIÓ ELÈCTRICA (panells solars en la zona logística).

CONCLUSIONS

En el marc de la redacció i elaboració d'un instrument legal com serà la futura **Llei per la que es regulen determinats aspectes del lliurament dels productes adquirits a distància**, és consolidada com una oportunitat per a la defensa d'un model de sistema comercial urbà inserit en trama urbana, un comerç de proximitat, de comerç local i , i per tant, del que és l'essència del model de comerç a Catalunya, i alhora, ha de posicionar-se com un mecanisme de defensa de la sostenibilitat ambiental, de protecció del consumidor i de cohesió social per a la nostra societat.

Per tant, i a mode de resum en atenció a les reflexions manifestades prèviament, les consideracions a tenir en compte en la configuració i debat previ a la elaboració de la llei, caldria tenir en compte, entre altres aspectes, el següent:

1) NORMATIVA LEGAL o no

En relació a si cal o no normar sobre el **lliurament dels productes adquirits a distància, cal atendre a si existeix o no unes problemàtiques real que poden ser reconduïdes de forma millor que la derivada del *laissez faire* del mercat**

I entenem que sí que hi ha implicacions mediambientals i d'afectació competitiva contra el model comercial urbà de Catalunya.

Per tant, com a mínim s'ha de considerar l'opció normativa, això sí, condicionada a que el model que se'n derivi de la regulació afavoreixi al ciutadà (com a comprador i consumidor), al teixit comercial de les ciutats, i al benestar social i ambiental de les ciutats.

2) INFORME TÈCNIC AVALUATIU DE LA COMANDA DE DARRERA MILLA

A partir de les reflexions del avantprojecte, i de tot el procés participatiu obert, es detecta la necessitat d'una revisió tècnica, per part de professionals d'urbanisme, mobilitat, comerç, etc... de tot l'entramat del que significa el **lliurament dels productes adquirits a distància**, inserit dins de les dinàmiques de defensa tant del ciutadà consumidor, com de preservació d'un model comercial propi, de proximitat i inserit en trama urbana, com és el català.

Per tant, caldria disposar d'aquest instrument o informe tècnic per a que el legislador pugui elaborar la llei atenent a les valoracions tècniques i professionals.

3) **SISTEMA TRIBUTARI o de PRESTACIÓ DE SERVEIS DE DARRERA MILLA.**

La llei ha de ser una oportunitat per afavorir el igualar competitivament el model de comerç de proximitat amb el comerç online.

El comerç local contribueix tributàriament (IBI, IAE, taxes,...) al sosteniment social i econòmic de la funció pública i benestar de la seva ciutat. El comerç online, no en fa contribució. El seu sistema de distribució i d'entrega d'última milla, consumeix i fa ús de recursos de la ciutat (ús de vials, increment de fluxos i mobilitat als carrers, contaminació,...) sense cap contraprestació al sosteniment urbà.

El model de la compra a distància té avantatges per al consumidor, però també se'n deriven externalitats negatives obvies (pol·lució, increment accidents, congestió de la mobilitat, etc), i entre elles afavoreix la destrucció del teixit físic de comerç a les ciutats, en no poder competir en condicions assimilades. I el comerç urbà, fa ciutat, crea comunitats, dona vida i sentit a la residència i vida a les ciutats.

Igual que una ciutat no es pot entendre sense parcs i vegetació, no es pot entendre deserta de vida comercial i d'interrelacions socials que se'n deriven. Per tant, s'ha d'arbitrar un sistema fiscal i/o de prestació de serveis obligats al sistema de venda a distància i d'entrega de comanda a casa.

Les fonts impositives i/o de cobrament de serveis, podrien ser:

- a) **Tribut** (impost o taxa) a pagar per usuaris intensius del domini públic de les ciutats, vinculats a **lliurament dels productes adquirits a distància** (o sigui retailers que venen i subministren comandes "compra a casa", o subsidiàriament, els transportistes subsidiaris contractats per aquells per a prestar el servei de darrera milla).

Com es pot identificar al subjecte tributari i quantificar la "intensitat d'ús de les vies urbanes"?

-Un exemple, es basar-se en les dades obtingudes en el propi estudi de la Generalitat de Catalunya (*L'estudi "Comerç on-line i mobilitat. Evolució 2018-2020" de la Direcció General de Comerç, de novembre de 2020*)

-Una altra opció, que caldria valorar si és legal tècnicament utilitzable, seria situant en les entrades a les ciutats de controladors de matrícules, que puguin tabular les furgonetes de repartiment, i vincular-les als operadors retail intensius

- b) **Preus públics o taxes d'ús per part de RETAILERS** que vulguin emprar (o estiguin obligat a emprar per normativa de llei) el sistema DROP BOX MUNICIPAL
- c) **Preus públics per l'ús intensiu de DROP BOX per part dels ciutadans**, i/o per temps passat de recollida de comandes en les guixetes.

Per exemple: gratuït ús de guixeta si la recollida de comanda comunicada per mail/whatsapp/telèfon al comprador es recollida per ell, en 24 hores. Pagament de taxa d'ús privatiu de la guixeta si tarda més temps en fer la recollida final

- d) **Preus públics per ús del sistema de punts de recàrrega elèctrica per a vehicles elèctrics**
- e) **Altres**

4) ORDENACIÓ DE LA DISTRIBUCIÓ I ENTREGA DE COMANDES URBANES

En el present document, en relació a la diferenciació entre MAGATZEM LOGÍSTIC i MAGATZEM D'OPERACIONS, no es fa una definició ni proposta de definició de les característiques i condicions amb detall.

Però sí efectuem una proposta de **SISTEMA MUNICIPAL DE DROP BOX (SMDB) DARRERA MILLA COMERCIAL, es a dir de CLICK & COLLECT, amb tres models diferents**, per atendre el lliurament dels productes adquirits a distància, i que cal valorar i ponderar en l'elaboració de la llei, com poden ser:

- **SISTEMA URBÀ DARRERA MILLA**
- **SISTEMA EXTRA-URBÀ DARRERA MILLA**
- **SISTEMA MIXT DARRERA MILLA** (de coexistència dels dos anteriors simultàniament)

l caldrà ponderar si prohibir totalment o limitar parcialment les operacions d'entrega de comandes directament a les llars dels compradors a les ciutats.

Es a dir, veure si a banda d'un sistema de DROP BOX, es pot mantenir el sistema actual de repartiment a les cases, i en aquest cas, si cal trobar mecanismes municipals de "penalització" d'aquesta operativa, afavorint l'ús de l'operativa de lliurament de comandes en DROP BOX.

La principal aportació, entenem que seria la creació d'espais periurbans d'entrega de comandes procedents de la compra online (sigui en polígons de baixa intensitat d'activitat o buits, com és el cas de Tarragona, del PP9 o PP13), amb la característica de poder ser d'alta concentració de les operacions de darrera milla d'entrega de comandes a clients prèvia compra online o per canals que no impliquin compra directa en establiments comercials dins les ciutats.

I que permetrà a més, ampliar la seva funcionalitat (entrega segura de comandes de compres a distància) i de compromís amb els ODS de l'Agenda 2030, en matèria mediambiental, a partir de que permetria activar serveis complementaris vinculats a l'economia sostenible i mediambiental, com :

- **sistemes de RECÀRREGA ELÈCTRICA DE VEHICLES ELÈCTRICS en els espais logístics de LA ZONA DROP BOX**
- **i de GENERACIÓ ELÈCTRICA MUNICIPAL (panells solars en la zona logística de la zona DROP BOX)**

El **SISTEMA EXTRA-URBÀ DARRERA MILLA** afavorirà la desaturació de la mobilitat interna de vehicles de transport dins les ciutats (trànsit de vehicles), i altres externalitats negatives, com ara assegurar que no hi hagi viatges reiterats a les llars perquè no hi és el comprador a casa per a rebre els productes de les seves comandes.

Aquesta modalitat, implica la creació de "granges de DROP BOX", que exigirà la seva configuració, ordenació i forma de funcionament racional i eficient tant per a transportistes com de cara al seu ús pels compradors-ciutadans.

EI SISTEMA URBÀ DARRERA MILLA, assegura la màxima proximitat al ciutadà que no té possibilitats o facilitats per a anar a l'extraradi de la ciutat a recollir les seves comandes, i assegura en gran mesura la recollida "a peu".

En ambdós casos, implicarà aplicar a nivell municipal, tarifes (preus públics), i/o taxes i/o impostos derivats, per al seu sosteniment, i també, si s'estima adient i sigui legalment aplicable, per a generar recursos municipals extres que es vehiculin a donar suport a plans de reactivació comercial urbanes en la pròpia ciutat, i de suport al model de proximitat de cada localitat.

5) **HORARIS D'ENTREGA I DISTRIBUCIÓ DE COMANDES URBANES**

Distinguir entre:

- Horaris de repartiment amb flota de vehicles per part de retailers i el seu horari operatiu. Cal analitzar-ho amb deteniment.
- Horaris d'accés a les comandes en DROP BOX per part de la ciutadania compradora. Entenem que no s'hauria de limitar, a priori.

Si s'adopta un model de **SISTEMA EXTRA-URBÀ DARRERA MILLA**, es probable que no sigui necessari una regulació reduccionista dels horaris d'operacions, donat que les operatives s'externalitzarien fora dels nuclis urbans i residencials de les ciutats. En el cas d'un model de DROP BOX inserit en trames urbanes (zones residencials de les ciutats), o sigui un model **SISTEMA URBÀ DARRERA MILLA**, caldria quantificar el impacte en la vida urbana que té ja en l'actualitat l'operatòria del sistema logístic vinculat als lliurament dels productes adquirits a distància (mobilitat de furgonetes en diumenges i festius, i en horari no comercial entre dilluns i divendres), a l'hora de decidir si regular o limitar els horaris comercials d'operacions dels transportistes als drop box i/o comanda a casa.

6) **TIPOLOGIA DE VEHICLES PER AL TRANSPORT I DISTRIBUCIÓ DE DARRERA MILLA**

Les reflexions en aquest sentit, per a defensar una imposició per a que els transportistes de darrera milla, emprin vehicles "no contaminants" o de baixes emissions (tipus elèctric o híbrids o altres solucions ecofriendly) haurien d'anar acompanyats de les administracions públiques competents (UE, Estat, Gencat), de suport financer o de subvencions per a la renovació de flotes, i condicionat a fixar un calendari de renovació o termini temporal just i assumible pel sector.

En cas contrari, és convidar a la mort empresarial del sector, entenc que aspecte no desitjat en la cadena de valor de les compravendes en sector retail.

Si es norma per a que sigui obligatori, recordem que l'opció del **SISTEMA EXTRA-URBÀ DARRERA MILLA**, possibilita habilitar punts de recàrrega per a aquest nou model de flotes de transport elèctric.

7) **AJUNTAMENTS I NIVELL DE DETERMINACIÓ LOCAL D'ASPECTES REGULATORIS**

Entenem que sí, que els Ajuntaments, articulada la llei, hauria de tenir potestat i capacitat de regular a nivell local, temes com localització d'operacions i punts de recollida de mercaderies per al comprador i en el seu cas, els horaris.

8) **PRESERVACIÓ DEL INTERÈS DEL CIUTADÀ (COMPRADOR i/o CONSUMIDOR)**

Indicat tot l'anterior, es ineludible, que cal posar no sols al model comercial urbà propi de Catalunya en el centre de la dinàmica legislativa, si no especialment al ciutadà, comprador i consumidor.

Si no ho tenim en compte, les mesures que s'adoptin poden ser més negatives que positives en el seu conjunt.

Tarragona, a 22 de abril de 2022

Cap administratiu de Promoció Comercial
Conselleria de Comerç
Ajuntament de Tarragona