

Posicionament de CEDAC vers les qüestions plantejades en la consulta pública de la memòria preliminar de **l'Avantprojecte de llei per la qual es regulen determinats aspectes del lliurament dels productes adquirits a distància.**

El present posicionament recull la majoria dels aspectes plantejats per Foment Comerç, **així com altres elements específics del sector alimentari.**

CONSIDERACIONS EN RELACIÓ A LES QÜESTIONS PLANTEJADES

1.- Considera que s'ha descrit adequadament el problema? Hi ha aspectes que no s'han tingut en compte i que haurien de ser valorats per l'Administració de la Generalitat en relació a la distribució física del productes adquirits a distància (internet, catàleg, telèfon.....)

- **En primer lloc, considerem que és important no donar ni traslladar, en termes generals, una imatge negativa sobre la venda online i/o l'entrega a domicili, ja que és una tendència que no és nova, que respon a una demanda dels consumidors i que inclús es promou des de la institucions, entitats del comerç etc. dins els diferents programes de digitalització existents.**
- **En segon lloc, el canal online i/o entrega a domicili és en molts casos una bona alternativa, sinó la millor alternativa per determinats grups de població, moltes vegades els més dependents. Així, per exemple, en el sector de la distribució alimentària trobem diferents segments on l'entrega a domicili és un bon recurs per a respondre a les necessitats de la població (per exemple a les persones amb dificultat de mobilitat, càrrega de pes, gent gran, etc.), així com també per generar eficiència (per exemple, per abastir poblacions petites o disperses, on és molt adequat des de la perspectiva ambiental una ruta de repartiment, que no pas fer desplaçar a tota la població). És a dir, en molts casos, el supermercat d'una població més gran abasteix, a través de la venda online, clients de poblacions més petites properes a aquella, evitant desplaçaments, de vegades molestos i, sobretot, evitant emissions de carboni a l'atmosfera.**
- **En aquest sentit, la modalitat de la venda online no és un problema en si mateixa. Però com a tendència d'èxit i ràpid creixement que experimenta, és necessari analitzar (i cal evitar-los si és el cas) els desajustos que es puguin generar. Desajustos que es poden emmarcar en dos grans blocs:**
 - **En un bloc, les asimetries competitives que puguin existir entre els diferents operadors en matèria de fiscalitat, normativa, permisos, autoritzacions, etc. En**

aquest sentit, des de CEDAC apostem per la **igualtat de condicions entre tots els operadors, el que a nivell europeu s'anomena "Level Playing Field"**. Es fa necessari, doncs, igualar la situació (fiscal, normativa, etc.) dels nous operadors a la situació que tenim avui en dia les actuals empreses que operen en comerç (principalment físicament), **però en cap cas**, aquest exercici "d'igualar" les condicions dels diferents operadors **hauria de comportar noves cargues fiscals, costos administratius o normatius per a les actuals empreses de comerç que ja combinen el format físic i el format online**.

- En l'altre bloc, **les externalitats negatives que es poden generar per disfuncions operatives en el model online**, com per exemple, i així s'exposa en la memòria de l'avantprojecte, la "logística absurda" que representa que el 11% de les entregues requereixin una segona visita. En aquest sentit, considerem necessari:
 - **Fer una diagnosi acurada per cada sector:** per exemple, **sectors com el de la distribució alimentària, restauració, etc. els lliuraments fallits i les devolucions són molt inferiors a la d'altres sectors**, ja que es treballa sempre amb cita prèvia, i en conseqüència, la contribució d'aquest sector a les ineficiències que es deriven dels lliuraments fallits és molt menor.
 - **Fer una diagnosi segons estratègies dels operadors**, ja que en el mateix sentit, les ineficiències associades a les entregues fallides també depenen de les estratègies dels operadors logístics de concertar/concretar les hores d'entrega en franges específiques.
 - **Fer una diagnosi acurada segons les modalitats d'entrega a domicili** (tipologia de vehicle motor, altres medis de transport, a peu des de botigues en trama urbana, etc.).
 - **A més a més, cal tenir present que la venda a distància i el repartiment a domicili en el sector de la distribució alimentària no és assimilable en cap cas, als models de logística de darrera milla basats en paqueteria i *couriers***, atès que, entre altres coses, requereixen un major compromís, tant mediambiental com de garantia sanitària, atès que es lliura alimentació.
- En tot cas, però, s'ha de sospesar molt abans de prendre qualsevol decisió normativa, el fet que el **canal online sigui un canal complementari d'un canal físic** (com és el cas dels

supermercats d'alimentació implantats a Catalunya), així com en la majoria les empreses de comerç actualment amb botigues a Catalunya.

- Per últim, per tot lo exposat i, també, **donada la condició de sector essencial de la distribució alimentària** (tal com ha quedat prou demostrat durant la pandèmia ocasionada pel COVID-19), **considerem que, probablement, la distribució alimentària i de productes quotidians hauria de quedar al marge, exclosa i exempta de la aplicació o abast del present avantprojecte.**

2.- Hi ha altres efectes negatius o positius en la distribució de les mercaderies adquirides a distància que s'estiguin produint actualment i que no s'han posat de relleu?

- **Tal i com s'ha exposat en el anterior punt, el canal online i/o entrega a domicili és, en molts casos, no només una bona alternativa, sinó inclús la millor alternativa,** especialment en el sector alimentari: per exemple a les persones amb dificultat de mobilitat, càrrega de pes, gent gran, etc., així com també com a forma per abastir poblacions petites o disperses, on és molt adequat des de la perspectiva ambiental una ruta de repartiment, que no pas fer desplaçar a tota la població (és a dir, per donar servei adequat a poblacions en què no existeix un supermercat prou gran que pugui satisfer totes les necessitats de compra d'aliments, productes de la llar i gran consum)..
- Entenem que una entrega a domicili ordenada i eficient pot, en alguns casos, generar menys desplaçaments en vehicle privat i per tant, una reducció en la congestió de les carreteres i l'accidentalitat, així com una clara disminució de la petjada de carboni.

3.- S'haurien de preveure altres objectius, en la regulació de la distribució física del comerç a distància, diferents dels relacionats en el punt 3.1 de la memòria preliminar?

- En primer lloc, **creiem que només s'hauria de regular en aquells aspectes que puguin presentar desajustos evidents, o que manifestament impliquin desigualtat de condicions de competència entre operadors ("Level Playing Field"), però en cap cas, aquest exercici "d'igualar" les condicions dels diferents operadors hauria de comportar noves cargues fiscals, costos administratius o normatius per a les actuals empreses de comerç que operen ja en format físic, combinat amb el format online, atesa la complementarietat dels dos formats, que incrementen la capacitat de servei.**

- En segon lloc, podria ser interessant **incorporar a la proposta de llei elements propositius i incentius per a millorar l'eficiència del canal**, per exemple, a títol enunciatiu, però sense caràcter limitatiu:
 - La digitalització de les zones de càrrega i descàrrega de les ciutats, per una millor gestió i més eficient del trànsit d'aprovisionament i de repartiment a domicili.
 - Mesures de fiscalitat progressiva (bonificacions, reduccions, etc.) per a l'electrificació de flotes de vehicles.
 - Desenvolupament del click&collect en les seves diferents variants.

4.- Quin considera que hauria de ser el règim d'horaris de la distribució a consumidor final dels productes adquirits a distància, tenint en compte els diferents sectors (comercial, restauració....)?

- A l'hora d'analitzar aquesta pregunta cal tenir present alguns aspectes rellevants:
 - **Actualment els horaris comercials no es troben unificats**, ja que part del comerç es regeix per l'horari general previst a l'article 36 de la Llei 18/2017 de comerç, serveis i fires, però al mateix temps, una altra bona part del comerç es troba regulat per les excepcions a aquest article i pot operar pràcticament amb llibertat horària (és a dir, establiments que tenen una limitació horària i altres que tenen plena llibertat horària per vendre, fins i tot durant les 24 hores del dia).. És important, doncs, no traslladar aquesta asimetria també al repartiment a domicili.
 - **Actualment, molts establiments adopten mixticitat d'usos** per a millorar la seva eficiència i, un cop finalitzat l'horari d'obertura al públic, es des de la mateixa botiga on es preparen les comandes de repartiment a domicili. Limitar l'horari de repartiment a l'horari d'obertura al públic podria limitar aquesta capacitat d'eficiència operativa.
 - **Les estratègies DUM actuals intenten promoure que la logística d'aprovisionament a les botigues es faci en moments en que les infraestructures viàries estan menys transitades** (compatibilitat i aprofitament segons usos temporals), promovent entre altres la logística nocturna). **És raonable pensant que el mateix criteri inspirador pot tenir lloc en la logística associada a les compres a distància** (per exemple, per abastir guixetes i punts de *click&collect*, etc.)

- **Per lo exposat anteriorment, la regulació d'aquests horaris de repartiment considerem que es de difícil definició i, encara més, de difícil compliment i verificació.** A títol d'exemple podrien donar-se situacions "absurdes" tals com que un repartidor a les 11h de la nit, podria repartir menjar per consumir a casa, podria també portar aliments provinents d'una botiga de conveniència oberta 24h, però no si els mateixos aliments són provinents d'un establiment regulat per els horaris definits a l'article 36 de la Llei 18/2017 de comerç, serveis i fires.

5.- Considera que s'haurien de regular les implantacions dels magatzems de distribució en els nuclis urbans dels municipis? Quins serien els criteris?

- **Considerem que no, i especialment en el sector alimentari, per diferents motius:**
 - **El sector de la distribució alimentària** (per requeriments d'espai derivat de les múltiples referències i volumetria amb les que treballa) **no sempre pot ubicar els definits com a "magatzems d'operacions" dins la trama urbana**, per falta de locals amb les característiques necessàries (espais, cadena de fred, etc.). I, per tant, poden requerir la seva instal·lació a altres zones fora de la TUC, com polígons industrials propers al nucli urbà, intermedi entre altres poblacions confrontants.
 - **La venda a distància i el repartiment a domicili** (que es fa amb cita prèvia, reduint al mínim les entregues fallides i les devolucions) **en el sector de la distribució alimentària no és assimilable en cap cas, als models de logística de darrera milla basats en paqueteria i couriers**, pels motius abans exposats (subministrar aliments i productes de la llar és en molts casos una necessitat, no una opció, per la qual cosa ha de continuar considerant-se sector essencial, amb el consegüent tracte diferencial).
 - **Per eficiències operatives, en el sector de distribució alimentària, en alguns casos la logística de repartiment a domicili també es fa des de les plataformes logístiques**, és a dir, en la terminologia del avantprojecte, "el magatzem d'operacions" es troba integrat en "el magatzem logístic". Limitar la ubicació dels "magatzems d'operacions", en trama urbana o on es definís, podria comportar en el cas alimentari **la incapacitat sobrevinguda de desenvolupar serveis d'entrega a domicili en determinades poblacions**, amb els efectes negatius sobre aquelles persones que ho necessiten (reduïda mobilitat, etc.)

- Així mateix, entenem que la regulació de les implantacions logístiques es regulen ja actualment per el pla urbanístic de cada municipi.
- Cal tenir també present que en molts casos, el repartiment a domicili es fa des del propi supermercat físic, no des de magatzems.

6.- S'haurien de limitar les tipologies de vehicles (elèctrics, híbrids, bicicletes, patinets....) per la distribució al consumidor final de les mercaderies adquirides a distància?

- Considerem que les limitacions a determinats vehicles ja es troben (es trobaran) regulades en el marc del desplegament anunciat per el Govern de la Generalitat de les ZBE (Zones de Baixes Emissions) en els municipis de més de 20.000 habitants, i per tant no cal una limitació addicional.
- És importat, però, determinar les conseqüències econòmiques de les ZBE, ja que poden implicar la impossibilitat efectiva de treballar per a molts autònoms i repartidors que no poden canviar el seu vehicle actual. En aquest sentit, **el present avantprojecte podria esdevenir un bon instrument per, en canvi, impulsar mesures i incentius fiscals que ajudin a la modernització de flotes.**

7.-Tenint en compte les qüestions anteriors i els impactes negatius sobre el medi ambient i la mobilitat, considera que l'aprovació d'una llei pot ser un instrument adequat per tal d'ordenar i minimitzar les esmentades externalitats? Cal considerar altres alternatives?

- Considerem que la llei pot ser un instrument útil per millorar aquells desajustos i ineficiències que planteja l'increment de la venda a distància i el repartiment a domicili, sempre que s'enfoqui des de la visió propositiva (reducció dels lliuraments fallits, millora dels punts de *click&collect*, incentius fiscals a la renovació de flotes, etc.), però considerem de difícil encaix incorporar limitacions amb caràcter general, donada la complexitat i varietat de casuístiques sectorials i operatives, que s'han exposat en els anteriors punts.
- Específicament en relació a la distribució alimentària, com ja s'ha exposat, la venda a distància i el repartiment a domicili en el sector de la distribució alimentària no és assimilable en cap cas, als models de logística de darrera milla basats en paqueteria i *couriers*, i presenta casuístiques molt específiques de difícil assimilació i equiparació amb altres sectors.

- Per aquest motiu, **considerem que probablement la distribució alimentària i de productes quotidians (donada la seva condició de sector essencial), hauria de quedar al marge, exclosa i exempta de la aplicació o abast del present avantprojecte.**