

1.- ¿Considera que se ha descrito adecuadamente el problema? Hay aspectos que no se han tenido en cuenta y que deberían ser valorados por la Administración de la Generalitat en relación a la distribución física del producto adquirido a distancia (internet, catálogo, teléfono.....)

Se está considerando el comercio electrónico como un problema, cuando en realidad es una solución.

Durante la pandemia, el comercio electrónico ha sido esencial para llevar las mercancías a muchos hogares, mercancías de todo tipo, alimentario, farmacéuticos, de ocio, de hogar...

Hay personas que por sus circunstancias particulares no pueden acceder a determinados productos porque no tienen los comercios cerca, y el comercio electrónico les acerca estos productos a sus casas, personas que no tienen la posibilidad de salir de sus hogares por el motivo que sea, y el comercio electrónico les lleva hasta sus casas lo que necesiten.

Por el lado del pequeño comercio, gracias el e-commerce pueden darse a conocer en otros lugares, o hacer extensivo su negocio local en otras ciudades, provincias e incluso países, lo que potencia a esa tienda o comercio y a la vez genera más puestos de trabajo.

2.- ¿Hay otros efectos negativos o positivos en la distribución de las mercancías adquiridas a distancia que se estén produciendo actualmente y que no se han puesto de relieve?

Como efectos positivos cabe destacar el hecho de que democratiza el consumo, ya que cualquier persona puede acceder a cualquier producto a través del comercio electrónico, no es necesario tener la tienda cerca para poder comprar.

En las grandes ciudades es más fácil poder acceder a determinados bienes, pero en determinados lugares es más complicado o incluso resulta imposible.

El comercio electrónico sirve para cualquier tipo de productos, no son solamente para ocio, sino, como hemos comentado en la primera pregunta, para productos farmacéuticos, alimentarios, productos de primera necesidad, etc.

3.- ¿Se deberían prever otros objetivos, en la regulación de la distribución física del comercio a distancia, diferentes de los relacionados en el punto 3?1 de la memoria preliminar?

En lo que se refiere a la letra a) del punto 3.1 de la memoria, habría que destacar que si se homologa el horario del reparto des de los almacenes, puntos de distribución u otros tipos de establecimientos al horario comercial de la zona, se limitaría la entrega de mercancías, por lo que se produciría mayor congestión al tener que realizar todas las entregas en una misma franja horaria. Normalmente cuando hacemos un pedido solicitamos que nos lo entreguen cuando estamos en casa, y el horario suele ser fuera de las horas en las que abren los comercios físicos.

El comercio electrónico permite una flexibilidad que los comercios físicos no tienen.

Para definir las características y condiciones de los establecimientos destinados a almacenes de operaciones hay que ver las circunstancias que rodean a la zona en la que están situados, por lo que es complicado delimitarlo y adecuarlo y que englobe todas estas circunstancias.

En lo que se refiere a establecer diferentes condiciones para la distribución de los productos al consumidor final, en función de la dimensión del municipio, para minimizar el impacto en el medio ambiente y en el tránsito de vehículos, a veces es complicado poder disponer de almacenes en zonas urbanas, y resulta más molesto que estén en esas zonas urbanas, por lo que los almacenes suelen estar en polígonos, para evitar que se pueda molestar a los vecinos, ni saturar las ciudades.

Nos parecería correcto el regular e incentivar la implantación generalizada dentro de las zonas urbanas de puntos de recogida de mercancías, pero hasta esos puntos se han de llevar las mercancías, por lo que se deben dejar amplios horarios para poder hacer las entregas.

Que la distribución de entregas se realice mediante vehículos no contaminantes también nos parece correctos, pero a día de hoy, las ayudas son escasas para poder disponer de este tipo de vehículos, y en muchos casos aún no tienen autonomía para poder realizar repartos por grandes ciudades.

Estaríamos a favor de que se facilite por parte de la Administración el adquirir hubs logísticos en las ciudades por parte de las empresas y poder realizar un mayor número de entregas mediante vehículos más sostenibles incluso a pie o bicicleta.

4.- ¿Cuál considera que debería ser el régimen de horarios de la distribución al consumidor final de los productos adquiridos a distancia, teniendo en cuenta los diferentes sectores (comercial, restauración...)?

El régimen de horarios debe ser más amplio que el de los comercios físicos, ya que en muchas ocasiones solicitamos que nos hagan la entrega fuera de los horarios laborales para poder recibir la mercancía en nuestra casa.

Restringir el horario va en contra de la flexibilidad del comercio electrónico y no nos parece la solución a mejorar la sostenibilidad medioambiental o la congestión. Para resolver ambos problemas se disponen de otras soluciones, mucho más prácticas y reales que no conllevan tener que limitar el horario para hacer la actividad.

5.- ¿Considera que se deberían regular las implantaciones de los almacenes de distribución en los núcleos urbanos de los municipios? ¿Cuáles serían los criterios?

Si se quieren implantar almacenes de distribución en los núcleos urbanos lógicamente se deberían regular, pero a estos almacenes se tendría que llevar la mercancía, y si se quiere evitar contaminar, estas mercancías deberían llegar en vehículos más grandes para realizar menos viajes.

Posteriormente, las mercancías podrían salir en vehículos sostenibles, pero para ello deben estar cerca de los puntos de entrega, por lo que se debe fomentar la creación de mini hubs en los centros de las ciudades.

6.- Se deberían limitar las tipologías de vehículos (eléctricos, híbridos, bicicletas, patinetes...) ¿para la distribución al consumidor final de las mercancías adquiridas a distancia?

A priori no. Estamos de acuerdo en establecer un calendario para la renovación de la flota, pero debe ser realista y consensuado con las empresas. Por supuesto queremos vehículos más sostenibles, pero en consonancia con la coyuntura actual y sin olvidarnos de que el comercio electrónico genera empleo y tejido productivo.

7.-Teniendo en cuenta las cuestiones anteriores y los impactos negativos sobre el medio ambiente y la movilidad, ¿considera que la aprobación de una ley puede ser un instrumento adecuado con el fin de ordenar y minimizar las mencionadas externalidades? ¿Hay que considerar otras alternativas?

Consideramos que ya existe un instrumento que se llaman Ordenanzas Municipales, en las que cada municipio, en virtud de sus especiales circunstancias, establece las normas, y de esta manera pueden ser más cercanas a cada realidad.

Consideramos que sí debe haber unos mínimos comunes a ellas, pero no hasta el punto de regularlo mediante una Ley.

En cualquier caso, tanto para la Ordenanza como para la realización de una ley, lo que pedimos es coherencia y consenso para implantarlas.