

ESTAFETES i fiscalitat a l'última milla (repartiment de paquets e-comerç)

Josep Centelles i Portella

Barcelona, maig 2019, desembre 2020

josep.centelles@gmail.com

www.portella.cat

L'e-comerç creix d'una manera inexorable i no hi ha senyals de que ho deixi de fer (sembla que a la UE ha crescut un 25% en poc temps). L'e-comerç no té res de dolent en si mateix, però pot resultar una amenaça per al model de **comerç local de proximitat**, amb conseqüències laborals (destrucció d'ocupació a les PIMES i en tot cas trasllat parcial a les multinacionals) i sobre qualitat de l'entorn urbà poc desitjables.

No es tracta de regular (o frenar) l'e-comerç per salvar al comerç local tradicional (hi ha canvis inevitables i no tota evolució és dolenta), sinó que el que cal és **evitar que l'e-comerç s'imposi a base generar externalitats urbanes negatives**: increment del trànsit de repartiment o de "distribució urbana de mercaderies" (**DUM**) amb el consegüent increment de la congestió i contaminació.

Al juliol del 2018 el web de l'AMB ja explicava: El **20% de la mobilitat** metropolitana la generen els **vehicles DUM**, de distribució urbana de mercaderies i aquests suposen el **40% de les emissions contaminants**.

Al 2018, a Barcelona es lliuraren uns 15 milions de paquets l'any. Una bona part correspon a la distribució tradicional a comerços i empreses, però la part creixent correspon a l'e-comerç en forma de **PEC** (Paqueteria, Exprés i Correu) feta amb furgonetes que en un 83% dièsel (i gens noves) i poquíssimes elèctriques. S'estima que aquesta "**última milla**" PEC genera a Barcelona uns 2.500 viatges per dia. I encara més destacable, s'estima que la taxa de **lliuraments fallits és d'un 20%**. Sembla que cal fer alguna cosa.

Es proposa que a Barcelona i AMB s'impulsi la següent política per al DUM i el PEC.

Objectius:

- Impulsar l'electrificació progressiva dels vehicles de repartiment (DUM + PEC).
- Fer pagar les externalitats que genera la DUM i la PEC.
- Protegir el comerç de proximitat.

Tot això és plenament coherent i es pot fer en base a la:

LLEI 18/2017, de l'1 d'agost, **de comerç, serveis i fires**, que diu:

Article 16

Venda de productes i prestació de serveis per Internet o a distància

4. La distribució i el transport dels productes comercialitzats per Internet o a distància s'han de fer d'una manera sostenible, amb el menor impacte mediambiental possible, i ha de garantir la seguretat de les persones que hi treballen.

5. Els ajuntaments han de regular i taxar per mitjà d'ordenances la distribució dels productes adquirits per Internet o a distància, d'acord amb llurs competències en matèria de mobilitat, sostenibilitat i seguretat en llur municipi.

6. Els ajuntaments han de promoure i regular l'emplaçament, la instal·lació i l'ús de les consignes o punts de recollida (*drop box*⁴) per als productes comprats per Internet o a distància, d'acord amb els consells locals de comerç.

¹ Crec oportú recuperar el terme ESTAFETA que el diccionari contempla així:

ESTAFETA: f 1 CORR Oficina on són lliurades i recollides les cartes que hom tramet per correu.

Instruments:

- ✓ **ESTAFETES o punts de recollida i/o consignes.** Impulsar una xarxa d'estafetes o punts de recollida manuals (en botiga a peu de carrer) amb consigna o no, a tota la ciutat. Per exemple, a l'Eixample, **estimular** que cada tram de carrer tingui un mínim de dos estafetes.
- ✓ Lliurament periòdic de **dades de la traçabilitat** per part del repartidor (tots els paquets d'e-comerç estan perfectament traçats).
- ✓ **Política de preus de les taxes** segons el tipus de recorregut: **hora, lloc i tipus de vehicle.**
- ✓ **Prohibir les ofertes d'enviament gratuït.** Es pot fer amb una simple modificació de l'esmentada Llei 18/2017.

Estafetes o punts de recollida i/o consignes. La manera d'operar és simple: el client sol·licita un paquet i tria el punt de recollida o consigna. Quan el transportista triat pel venedor lliura el paquet el client rep un **codi de recollida** al seu smartfone. Els clients poden tenir també l'opció de retornar un paquet a la xarxa de consignes.

Amb aquest sistema s'afavoreix el comerç local, ja que:

- Possibilita augmentar ingressos de la botiga utilitzant espais buits disponibles;
- Augment del nombre de visitants a la botiga => més vendes;
- El temps consumit pel personal al lliurar un producte pot aprofitar-se i oferir productes de la pròpia botiga.

Política de taxes en funció de les dades de traçabilitat. Per exemple, si el lliurament del paquet es fa: **A)** en una estafeta; **B)** a hores vall de circulació; i **C)** en vehicle elèctric, llavors **la taxa és zero**. Si el lliurament es fa a domicili (casos d'urgència) té un cost tarifat, ídem si no és hora vall, ídem si el vehicle no és elèctric en funció de la contaminació que emet.

Amb aquest tipus de política s'aconsegueix revitalitzar el comerç de proximitat mentre que **l'e-comerç paga les externalitats negatives** que causa però tampoc en surt perjudicat, car hi ha estudis que diuen que lliurar un paquet de 2 kg de pes a un punt de recollida és 4 cops més econòmic que enviar-lo directament al client.







Finalment, i de cara a produir "*el menor impacte mediambiental*" i a "*garantir la seguretat de les persones que hi treballen*" com disposa la llei, cal **prohibir les ofertes d'enviament gratuït** i obligar a desglossar degudament el cost del transport i lliurament en la factura. De fet, les dues raons per a tal prohibició ja venen de la llei. La primera perquè amaga el cost del servei i per tant banalitzava un servei que congestiona i contamina la ciutat. La segona està dins la lògica d'evitar o fer més difícil l'exploració i, conseqüentment, la seguretat de les persones que hi treballen.

Veure: Llibre blanc de la distribució urbana de mercaderies, 2.3.3 Punts de recollida pàgina 26.

<https://www.atm.cat/web/jornades/20190327/Dum-llibre-blanc.pdf>

I també "*Last mille*" Pablo Martínez

<https://www.linkedin.com/pulse/last-mile-en-bcn-pablo-martinez-diez/>

	 bpost	 de Buren	 DHL	 DPD	 GLS	 postnl	 RELAY	 UPS	TOTAL
Country	bpack@bpost	Afhaalpunt	DHL	Parcelshop	Pakketshop	Pakketpunt	Afhaalpunt	Access Point	
 The Netherlands		50	1000 <small>20 lockers</small>	700	500	2800 <small>9 lockers</small>		835	5885
 Belgium	1250 <small>120 lockers</small>		400 <small>planned</small>	700 <small>& Luxembourg</small>		600 <small>Kariboo!</small>	600	900	4150
 Germany			55000 <small>2650 lockers</small>	5000	5000			2800	67800
 France			4300 <small>Mondial Relay</small>	6500			4300	4500	19600
 Great Britain			1200	2500 <small>planned</small>				3000	6700
 Spain			908				1200	1200	3308
 Italy			11000					2100	13100
Notes		All 50 are unmanned						Incl. Kiala pick up points. These will become UPS AP's	

Nombre de punts de recollida per companyia 2015. (Llibre blanc de la distribució urbana de mercaderies)

La taxa **no** seria tant per la utilització de la via pública (que ho pot ser) com per **gravar la generació d'externalitats negatives** a la via pública (contaminació + congestió).

Les dades es lliurarien periòdicament per a liquidar la taxa, convenientment **anonimitzades** i parcialment **des-geolocalitzades**².

² La geolocalització precisa trencaria l'anonimat, la "des-geolocalització" parcial pot consistir en identificar la **secció censal** on s'ha fet el lliurament. La secció censal té un gra prou fi per fer estudis de planejament i de mercat, i prou gran com per garantir l'anonimat.