



La última milla lamenta el enfoque penalizador de la nueva tasa de Barcelona

Las asociaciones de transportistas y las empresas de la última milla reciben con muchas reservas la nueva tasa anunciada la semana pasada por el Ayuntamiento de Barcelona, cuyo objetivo es gravar a los grandes operadores postales por su uso del espacio público urbano. Los actores del sector, que engloban a empresas de servicio postal pero también a transportistas, lamentan que el consistorio catalán haya optado por «penalizar la actividad económica en unos momentos que no son los más adecuados», en vez de acometer la gestión de la última milla por otros cauces. No están de acuerdo con algunas de las tesis que maneja el ayuntamiento acerca de la contaminación y congestión de la ciudad derivada del reparto de mercancías, y proponen un enfoque más apoyado en la divulgación de nuevos modelos de reparto y en el desarrollo de infraestructuras.

«Creemos que antes de establecer un nuevo elemento impositivo extra, habría

que trabajar en tener puntos de entrega consolidados, en mejorar la eficiencia de los repartos» arguye la secretaria general de la Federación Catalana de Transportes de Barcelona (Transcalit), Yolanda Redondo. Desde esta asociación, que representa a transportistas, pero también a operadores de servicio postal, se considera «inadecuado que la medida express de la Administración sea una imposición fiscal para solo una parte del sector». Para Yolanda Redondo, debería mantenerse «el espíritu de la Estrategia de Distribución Urbana de Mercancías para 2030 (EDUM2030)», es decir: «El diálogo entre todos los actores afectados y mejorar en eficiencia y sostenibilidad». A partir de ahí se pueden tomar medidas con vistas a redirigir la distribución a los puntos de conveniencia, y a divulgar ante el consumidor «que traérselo a casa conlleva unas emisiones de CO2 determinadas», defiende la secretaria general de Transcalit.

De hecho, Transcalit presentó alegaciones a la nueva tasa durante la fase correspondiente, antes de que el ayuntamiento la hiciera pública la semana pasada. En ese sentido, Yolanda Redondo lamenta que, aunque el consistorio ha respetado «los periodos de información», la consulta pública se abriera el 29 de julio: «En agosto, este país se cierra», ha constatado. «Todo ha ocurrido en un periodo en el que mediáticamente es más difícil que la información llegue, o que cale de la forma que debe calar», ha lamentado. Además, considera que el diálogo desplegado por el ente municipal con el sector de la distribución no ha sido suficiente: «Se ha tenido mucho diálogo con otros actores, como es el comercio de proximidad, pero se ha dialogado mínimamente con la parte afectada», ha manifestado.

En la misma línea se ha expresado el presidente de la Associació de Transportistes Agrupats Condal (Astac Condal), Evaristo Magaña, para quien la penalización también ha llegado antes que las vías alternativas consensuadas con los distribuidores. «Aquí se pone siempre el carro por delante de los caballos. No hay un debate serio ni una aplicación de organización de infraestructuras coherente que vaya de acuerdo con los tiempos que corremos. No se dan soluciones», ha deplorado, en relación a la lentitud con la que avanzan otras vías de descongestión del transporte urbano, como la creación de microhubs o el

traslado del reparto a puntos de conveniencia. «No se ha llegado a consensuar un sistema para implantar zonas logísticas donde se pueda distribuir sin atravesar la ciudad de extremo a extremo», ha añadido el presidente de Astac Condal. Además, considera que el establecimiento de puntos de entrega en comercios vecinos es una medida que aún no se ha desplegado lo suficiente, aunque el consistorio sí ha proyectado el desarrollo de un inventario referente a esos puntos con la publicación de la tasa, pero no ha ofrecido más detalles al respecto.

DESACUERDO CON LOS MOTIVOS DE LA TASA

Por otro lado, las patronales que representan al sector del transporte tampoco coinciden con algunos de los motivos que esgrime el ayuntamiento catalán al desarrollar su tasa. En declaraciones a esta publicación, el presidente de UNO, Francisco Aranda, se muestra «totalmente en contra de imponer una tasa en Barcelona a los operadores postales por ejercer su actividad». Para el presidente de la asociación española de operadores logísticos, la distribución urbana de mercancías a domicilio «lejos de afectar de forma negativa a la sostenibilidad medioambiental, la ayuda». De hecho, señala Francisco Aranda, «es mucho más efectivo que una misma furgoneta haga 100 entregas en lugar de que 100 clientes se desplacen a recoger un paquete cada uno».

Un punto de vista que también comparte Yolanda Redondo desde Transcalit: «Consideramos que la norma se justifica en unas premisas que técnicamente no están demostradas», afirma Yolanda Redondo desde Transcalit. De hecho, ha añadido, no se ha demostrado técnicamente «que el ecommerce genera más congestión en el tráfico urbano, que genera más contaminación, que genera una distorsión en cuanto a la competencia respecto al comercio local». Por ello, «nos falta la justificación técnica de todas estas afirmaciones».

Precisamente en sus alegaciones, Transcalit argumenta que «existen numerosos estudios que demuestran todo lo contrario, esto es, que el comercio electrónico es positivo para el desarrollo de la sociedad», y cita el informe de la consultora Oliver Wyman '¿Es el ecommerce bueno para Europa?' (abril 2021), un texto que apunta a un mayor impacto medioambiental «del comercio offline no

alimentario». Además, tanto Transcalit como UNO también alertan de que una posible derivada de la tasa sea un agravio comparativo para los consumidores de Barcelona: «Una consecuencia lógica de la tasa sería que se repercutiera en el precio de las mercancías, y que un ciudadano de Barcelona se encuentre en desventaja respecto a uno de l'Hospitalet, o de Terrassa, a la hora de adquirir el mismo producto», ha argumentado Yolanda Redondo.

De hecho, esa misma tesis plantea la Asociación Española de Empresas de Mensajería (AEM), que augura que el gravamen «repercutirá negativamente en el comprador online». Según AEM, parte del problema estriba en el hecho de que las empresas de servicio postal ya pagan una tasa anual en todo el país para realizar su actividad, correspondiente a la renovación del «Registro General de Empresas prestadoras de Servicios Postales», y la nueva medida implicará una doble imposición sobre los operadores en la ciudad de Barcelona. Así, la asociación señala que «los impuestos duplicados, como sucede en estos casos, finalmente se repercutirán en el consumidor final y en toda la cadena de suministro. Esto sucede cuando hay un incremento, aquí y en todos los sectores».

REPERCUSIONES A TODOS LOS ACTORES DEL SECTOR

Tanto las asociaciones de transportistas de Barcelona como la patronal logística UNO temen que la denominada tasa Amazon, aunque va dirigida a los grandes operadores postales, tenga derivadas negativas sobre los demás actores de la distribución urbana de mercancías (DUM). Desde Astac Condal, Evaristo Magaña reconoce «haber peleado para que no hubiera tasas, porque estas siempre acaban cayendo sobre el transportista». Ante una renegociación de los precios de transporte motivada por la tasa, Magaña recuerda que «la mayoría de transportistas se encuentran en una posición de indefensión respecto a los grandes operadores postales», unas «20 empresas que controlan el 80% del negocio». Por su parte, el presidente de UNO, Francisco Aranda, argumenta que el canal online ha sido precisamente una tabla de salvación para el pequeño comercio durante la pandemia y, por lo tanto, «es injusto que el Ayuntamiento de Barcelona imponga una nueva tasa a una alternativa que le surge» a ese tipo de empresas.