



## La logística reclama que la "voz de la carga" sea escuchada en los despachos

Antonio Llobet, presidente del Consejo General del Colegio de Agentes de Aduanas y Enric Ticó, presidente de la Federación Española de Transitarios (FETEIA), protagonizaron un nuevo webinar-coloquio de Propeller Valencia en torno a la Ley de Medidas de Prevención y Lucha contra el Fraude Fiscal. Los dos representantes empresariales coincidieron al señalar que es "fundamental" que la "voz de la carga sea escuchada en los despachos" porque, sólo de esta forma, se podrá impedir que salga adelante la ley con determinados artículos que pueden suponer un "verdadero desastre para el sector logístico".

Las intervenciones de Llobet y Ticó tuvieron un componente esencialmente didáctico y se centraron en analizar tanto la repercusión que puede tener sobre el sector el actual articulado de la ley, como la situación en la que se encuentra su tramitación.

El presidente del Consejo General de Agentes de Aduanas resumió la incidencia de la nueva ley en tres ámbitos fundamentales: la responsabilidad subsidiaria del IVA de los clientes, la no caducidad de los procedimientos de declaración después de seis meses o la posibilidad de reiniciarlos y la no liberación de las garantías con el pago a los 30 días del impuesto.



Llobet recordó las conclusiones de un estudio del impacto realizado por EY en el que se asegura que la iniciativa legislativa "pone en peligro la viabilidad de la profesión e impacta sobre la capacidad del sector exterior de actuar como palanca de la recuperación económica en un momento especialmente crítico como el actual".

En concreto, se estima que podrían perderse entre 6.000 y 9.000 empleos como resultado del desplazamiento de la actividad y otros 700 a 1.200 empleos como resultado de la mayor concentración empresarial, lo que sumaría una estimación total de posible pérdida de ocupación para 2025 de entre 6.700 y 10.200 empleos.

Si la ley sale adelante con la redacción actual España saldría del grupo de países que aplican un nivel de restricción medio (y que incluye a los estados con mayor volumen de comercio exterior como Alemania, Países Bajos, Italia y Francia) y se equipararía con países poco competitivos desde el punto de vista del tráfico exterior, lo que provocaría la deslocalización de la actividad.



Por su parte, el presidente de FETEIA, Enric Ticó, explicó cuál es el estado de tramitación de ley, no sin antes recordar que el texto legislativo se ha generado debido a que existe "desconfianza de la Administración respecto a sí misma, desconfía de lo que no es Administración y se blindo, lo que provoca su ineficiencia". Asimismo, aseguró que "hay una necesidad de ingresar", lo que está provocando una grave afección sobre "los que contribuimos a la economía productiva".

Dicho lo cual, Ticó se mostró optimista porque "hay una cierta receptividad" y, de hecho, "hemos conseguido ya éxitos, como por ejemplo que se hayan recogido todas nuestras enmiendas. Creo que van a ser aprobadas". "Pretendemos que esta ley se pacifique y que no nos afecte", aseguró.

#### Motivaciones

El presidente de los transitarios explicó que tras la presentación de las enmiendas, "prácticamente de tipo pedagógico para explicar nuestra actividad y nuestras motivaciones, ahora viene el momento más complicado" que será concretar el articulado final. Pese a la lentitud de la tramitación, Ticó se mostró confiando en que la Ley pueda llegar al Congreso antes de las vacaciones de verano.

Antes de finalizar su intervención, el presidente de FETEIA recordó que "no estamos cansados de defender nuestros intereses ante las administraciones, pero lo que nos mantiene vivos es el trabajar en los temas en clave positiva, temas que son los que verdaderamente asegurarán nuestros puestos de trabajo: el blockchain, la digitalización, la modernización de nuestras empresas y especialmente, ser conscientes de que a pesar de trabas burocráticas y regulaciones administrativas anti-históricas, el futuro depende de nosotros, de conseguir hacer evolucionar nuestra profesión como núcleo de la cadena logística multimodal".

