

## **FETEIA insiste en la necesidad de poner en marcha la VUA**

Ante la calificación de Ventanilla Única Aduanera (VUA) que se está realizando últimamente por el Departamento de Aduanas e II.EE., al incluir en su web, desde primeros del pasado mes de septiembre, una "Nota Informativa" manifestando que la VUA ya estaba plenamente operativa en España para todo tipo de tráficos, mercancías y aduanas, FETAIA ha emitido un comunicado en el que asegura que "en nuestro país no ha podido entrar la VUA en funcionamiento, lamentablemente hasta la fecha, porque para ello debe desarrollarse el procedimiento oportuno, y sobre todo contar con la disposición y voluntad necesaria por parte de los organismos que desarrollan sus trabajos en frontera".

En el comunicado FETEIA argumenta los motivos por los que considera que el anuncio de la AEAT es irreal y asegura, en palabras de su presidente, Enric Ticó, que "lamentablemente, después de más de cinco años en el empeño seguimos en nuestro país sin contar con el procedimiento establecido en el CAU sobre la Ventanilla Única Aduanera, referido a que los Representantes Aduaneros solo tengan que presentar la información aduanera una vez, que los distintos organismos compartan la misma, y sobre todo que las mercancías sean controladas por esas autoridades al mismo tiempo y en el mismo lugar".

Asimismo, señalan que siendo conscientes de que la implantación de la VUA está siendo muy lenta, que la coordinación de los distintos servicios de inspección en frontera es muy mejorable por parte de la Autoridad Aduanera, responsable de la coordinación según mandato establecido en el CAU, proponen "como alternativa para evitar las dificultades de entendimiento entre los distintos Ministerios que intervienen en las Aduanas, e impulsar definitivamente la VUA en nuestro país, estudiar y asignar a un solo Organismo con capacidad funcional la estructura organizativa actual de los servicios de control en frontera, centralizando la actividad de todos los funcionarios adscritos a los indicados Servicios".

## **FETEIA insiste en la necesidad de poner en marcha la «ventanilla única» aduanera**

Ante la calificación de «ventanilla única» aduanera (VUA) que se está realizando últimamente por el Departamento de Aduanas e II EE, al incluir en su web, desde primeros de septiembre, una «nota Informativa» manifestando que la VUA ya estaba plenamente operativa en España para todo tipo de trá- ficos, mercancías y aduanas, AENA enviando la referida nota a sus clientes los transitarios-representantes aduaneros establecidos en el edificio de carga del aeropuerto de Barajas y publicaciones del sector con reiterados artí- culos destacando, según FETEIA, «las ventajas y bondades del indicado procedimiento aduanero, con información en algunos casos errónea y contraria a la realidad, nos parece obligado recurrir al texto normativo del Código Aduanero de la Unión (CAU) que crea, regula y define la indicada figura de la «ventanilla única» aduanera, para poder afirmar que en nuestro país no ha podido entrar la VUA en funcionamiento, lamentablemente hasta la fecha, porque para ello debe desarrollarse el procedimiento oportuno, y sobre todo contar con la disposición y voluntad necesaria por parte de los organismos que desarrollan sus trabajos en frontera».

Según FETEIA, el apartado (20) de la exposición de motivos del CAU se refiere a la «ventanilla única» Aduanera en el siguiente sentido: «Con el fin de facilitar la actividad de las empresas, garantizando al mismo tiempo un nivel adecuado de control de las mercancías que vayan a entrar o salir del territorio aduanero de la Unión, es conveniente que, sin perjuicio de las disposiciones aplicables en materia de protección de datos, la información que suministren los operadores económicos sea compartida entre las autoridades aduaneras y otros organismos que participen en ese control. Dichos controles deben armonizarse, de forma que el operador económico solo tenga que presentar la información una vez y que las mercancías sean controladas por esas autoridades al mismo tiempo y en el mismo lugar».

Y el artículo 47 del propio CAU, sobre la cooperación entre autoridades y la VUA, establece: «Cuando las mercancías sujetas a controles aduaneros sean sometidas a otros controles por autoridades competentes distintas de las aduaneras, las autoridades aduaneras procurarán, en estrecha cooperación con esas otras autoridades, que dichos controles se efectúen, siempre que sea posible, en el mismo momento y en el mismo lugar que los controles aduaneros (controles centralizados); serán las autoridades aduaneras las que cumplan la función de coordinación para lograrlo», según FETEIA.

En la actualidad, en todas las aduanas españolas se tienen que presentar tantas solicitudes de despacho como organismos a controlar las mercancías correspondientes, además de la Aduana, «llegando incluso algunas mercancías a tener que pasar 5 ó 6 controles en distintos momentos y por organismos que dependen de ministerios diferentes, con la pérdida de tiempo que ello representa, el alto riesgo de deterioro de las mercancías y sobre todo el coste económico del posicionado de la expedición», manifiesta el presidente de FETEIA, Enric Ticó.

No obstante, lo anterior, sigue FETEIA, «la aplicación desarrollada por la AEAT y que se puede relacionar con la VUA como intercambio de información entre los operadores y la aduana, consiste en permitir presentar la declaración de importación a falta de certificados no aduaneros -preDUA-, empleando el operador económico un código (MRN) asignado para cuando se emita el certificado por el organismo correspondiente y envíe los datos del mismo a la AEAT produciéndose un cruce automático con la declaración de importación, que puede llegar a generar el Levante automático de las mercancías. Es decir, es una mejora que incluye un nuevo diseño del procedimiento de declaración y despacho aduanero».

El referido sistema que tiene sus ventajas operativas y está siendo utilizado por un número muy reducido de Representantes Aduaneros en las aduanas marítimas y residual en las importaciones por vía aérea, explica FETEIA, «solo es posible hasta la fecha con los Servicios Especiales no aduaneros de Sanidad Exterior y SOIVRE; pero en cualquier caso, en base a lo establecido e indicado anteriormente en el CAU, el referido procedimiento no debe tener la consideración que se le ha dado de VUA, al manifestar desde la AEAT que está plenamente operativa para todos los tipos de tráficos y para todas las aduanas. Y mucho menos, que Europa tome como ejemplo a nuestro país para la implantación de la «ventanilla única aduanera, según FETEIA «como recogió recientemente una publicación del sector».

Desde el Congreso FETEIA-OLTRA en Cádiz/2012, la federación «solicita directamente a la directora general del Departamento de Aduanas e II EE, Pilar Jurado, la puesta en marcha de la VUA en nuestro país como autoridad aduanera encargada de coordinar la cooperación entre los distintos organismos, según el mandato recogido en el entonces Código Aduanero Modernizado, seguimos insistiendo reiteradamente en llamar la atención ante la AEAT y las administraciones no aduaneras que realizan los controles de las mercancías en frontera, incluso trasladando nuestro parecer sobre la VUA a la Comisión para la Reforma de las Administraciones Públicas (CORA) y la necesidad de mejorar la estructura y funcionalidad de las Aduanas, y lamentablemente, después de más de cinco años en el empeño seguimos en nuestro país sin contar con el procedimiento establecido en el CAU sobre la 'ventanilla única' aduanera, referido a que los representantes aduaneros solo tengan que presentar la información aduanera una vez, que los distintos organismos compartan la misma, y sobre todo que las mercancías sean controladas por esas autoridades al mismo tiempo y en el mismo lugar», añade Ticó.

Con todo ello, «lo que se pretende conseguir con la cooperación entre las distintas autoridades y la implementación de la «ventanilla única» aduanera (VUA) es reducir los tiempos y costes en las operaciones de comercio exterior y poder gestionar más eficaz y eficientemente los recursos económicos y humanos de todos aquellos organismos que desarrollan sus trabajos en frontera», asegura FETEIA.

Y por último, según FETEIA, «siendo conscientes de que la implantación de la VUA está siendo muy lenta, que la coordinación de los distintos servicios de inspección en frontera es muy mejorable por parte de la autoridad aduanera, responsable de la coordinación, según mandato establecido en el CAU, FETEIA-OLTRA señala como alternativa para evitar las dificultades de entendimiento entre los distintos ministerios que intervienen en las aduanas, e impulsar definitivamente la VUA en nuestro país, estudiar y asignar a un solo organismo con capacidad funcional la estructura organizativa actual de los servicios de control en frontera, centralizando la actividad de todos los funcionarios adscritos a los indicados servicios».

## POLÍTICA

## El nuevo Código Aduanero refuerza el papel de la Aduana frente al operador

Feteia-Oltra valora positivamente la norma, aunque sea menos garantista para el colectivo transitario que la legislación española

EVA MÁRMOL. Barcelona

El nuevo Código Aduanero de la Unión (CAU) refuerza el papel de las autoridades aduaneras en sus relaciones con los operadores económicos. Se trata de un sistema menos garantista para el colectivo transitario que la legislación española a la que sustituye el CAU. No obstante, la valoración de la nueva normativa europea "es positiva" ya que "unifica regímenes aduaneros rígidos y laxos" que convivían en el espacio común europeo. Así lo señaló Manuel M. Vicens Matas, secretario general y asesor jurídico de Feteia-Oltra, que ha realizado un estudio pionero sobre la nueva normativa y los cambios que supone respecto a la legislación española. La Aduana puede suspender, anular, modificar o revocar de "oficio" y de forma unilateral decisiones de gestión aduanera con el CAU, lo



M. M. VICENS (secretario), E. Ticó (presidente) y J. M. González (Com. de Aduanas Feteia).

que no era posible con la normativa española que obligaba a utilizar la vía del recurso. Su papel se refuerza para "facilitar el comercio legítimo, luchar contra el fraude e incremen-

tar la seguridad en las fronteras exteriores de la Unión". La otra cara de la moneda es que el nuevo sistema deja a los administrados "en relativa inseguridad jurí-

### El Congreso

Los temas aduaneros ocuparán una parte destacada en la agenda del X Congreso de Feteia, que se celebra del 21 al 23 de septiembre en Vigo. "La Aduana modernizada a escala europea" es el título de la conferencia en la que participarán María Pilar Jurado, directora del departamento de Aduanas e Impuestos Especiales, acompañada de Nerea Rodríguez, subdirectora del organismo, y Peter Bulters, experto holandés en comercio internacional y normativa aduanera y fiscal.

Enric Ticó, único candidato presentado, será reelegido presidente de la federación transitaria española en el marco de la celebración del Congreso.

dica", a juicio de Manuel M. Vicens Matas. No obstante, el letrado confía en que estas menores garantías para los operadores económicos se podrán subsanar "en el futuro con la jurisprudencia".

Aunque el nuevo CAU ya está en vigor, todavía no se ha producido ningún caso en el que la Aduana española haya actuado de oficio. El estudio responde al "ritmo informativo muy alto que requieren las empresas" en materia aduanera, señaló Enric Ticó, presidente de Feteia-Oltra, en la presentación del estudio. El análisis es "una herramienta valiosa para evitar sorpresas y contratiempos".

### EL ASCENSOR *del transporte*



↑ **M. M. Vicens Matas**  
Ser. gen. de Feteia

Manuel M. Vicens Matas, secretario general y asesor jurídico de Feteia-Oltra, ha elaborado el primer análisis sobre los cambios que supone el nuevo Código Aduanero de la Unión (CAU) en materia de modificación o revocación de las decisiones de gestión aduanera en comparación con la legislación española. El CAU refuerza el papel de las autoridades aduaneras en sus relaciones con los operadores económicos.

► X Congreso de Feteia-Oltra / Vigo

## Feteia pide “ya” soluciones para los PIFs ante el desvío de tráfico a otros puertos europeos

Transitarios que operan a través de Algeciras, Barcelona y Vigo padecen “retrasos y trabas aparentemente sin mucho sentido” en los tres puestos de inspección fronterizos

► Feteia-Oltra ha pedido a las Administraciones afectadas “una acción decidida” para evitar el desvío de tráfico a otros puertos europeos que están provocando los retrasos en los Puestos de Inspección Fronterizos (PIFs) del primer y tercer puerto español, Algeciras y Barcelona, respectivamente, así como en el de Vigo.

**E. MÁRMOL. Vigo**

Trabas en los Puestos de Inspección Fronterizos (PIFs) de los puertos de Algeciras, Barcelona y Vigo están provocando que se desvíen tráfico a otras dársenas europeas. Se trata de una situación que requiere “una acción decidida de las Administraciones para evitar estos daños”, ha reclamado Feteia-Oltra en un comunicado.

Los problemas en los servicios de inspección fronterizos es uno de los temas que se abordó en la décima edición del Congreso de Feteia, que se ha celebrado en Vigo. El desarrollo del comercio exterior “se estrella contra muros que no parecen muy altos, pero que están suponiendo gruesos palos en las ruedas de la importación y exportación”, señala la federación.

Los transitarios que operan a través de Algeciras, Barcelona y Vigo denuncian “graves problemas” en los PIFs de estos puertos, que están produciendo “retrasos y trabas aparentemente sin mucho sentido”. Ello provoca “el desvío de tráfico a otros países que son más ágiles” y con una interpretación de la nor-



ACTO DE inauguración del Congreso que se celebró en la terminal de cruceros de Vigo.



NUMEROSOS empresarios y profesionales participaron en el encuentro.

mativa aduanera más flexible. Una Aduana que es “más liberal y ágil” que la de otros países de la Unión Europea es la holandesa, según se puso de relieve en la ponencia de Peter Bulters, consultor de comercio internacional, durante el Congreso de Feteia-Oltra. Y ello lleva

aparejado que “las empresas de este entorno sean generalmente más competitivas”. Feteia-Oltra ha decidido mantener encuentros con su homólogo holandés para intercambiar experiencias “e intentar aplicar procedimientos de simplificaciones aduaneras”.

Otro de los temas que se abordó en el marco del Congreso fue la ventanilla única aduanera. La federación transitaria pide “una implicación mayor y efectiva” del Departamento de Aduanas e Impuestos Especiales “en los trabajos de coordinación con los organismos especiales aduaneros”. El colectivo transitario lleva años reclamando que la inspección y control de las mercancías de importación se realicen en el mismo lugar y de forma simultánea por parte de las diferentes administraciones implicadas para evitar el coste del doble posicionamiento del contenedor.

### El despacho nacional centralizado debe mejorar

Además, Feteia-Oltra pide a las autoridades aduaneras mejoras en el despacho nacional centralizado para evitar “los continuos e importantes retrasos en los despachos con inspección física de las mercancías importadas”.

Feteia-Oltra, que sigue presidiendo Enric Ticó en un nuevo mandato, ha aplaudido que el Ministerio de Fomento incluya la eliminación del visado de autorización de operador de transporte cada dos años en el proyecto de modificación del Reglamento de la LOTT, como pedía la federación. Ateaia-Oltra Asturias será la anfitriona del XI Congreso, que se celebrará en Gijón en 2019.



**Dolors Montserrat**  
Ministra de Sanidad

El Congreso de Feteia, celebrado en Galicia, sirvió para que usuarios del puerto de Vigo, así como de Algeciras y Barcelona, volviesen a dar la voz de alarma para alertar sobre el desvío de tráfico a otras radas europeas por la escasa agilidad de los PIFs. Las quejas no son nuevas, por lo que resulta más preocupante aún la falta de cintura de la Administración competente para revertir una situación que lastra el comercio exterior español.

Transitarios | Ranking Mundial por Tráfico de Carga Aérea

# DEJÀ VU DE LOS OPERADORES DE CARGA AÉREA

La china APEX Logistics, única novedad en el ranking mundial de transitarios por tráfico en 2016, elaborado por Armstrong



Los 25 principales transitarios de carga aérea aumentaron sus volúmenes un 5,5% durante el año 2016.

Si 2015 fue "el año de las fusiones y adquisiciones", tras una ola de consolidación en la industria aérea, el ejercicio 2016 podría considerarse el año del *déjà vu* o el 'Día de la Marmota'. Y es que el ranking mundial de *forwarders* por volúmenes de carga aérea transportada en 2016 (*The Power 25*), no presenta grandes novedades. Más allá de las subidas y bajadas a lo largo de la lista, sólo hay una cara nueva. Se trata de la transitaria china Apex Logistics, fundada en 2013 por capital privado, que ha logrado incorporarse al selecto club del Top 25 mundial elaborado por la consultora estadounidense Armstrong & Associates, en colaboración con la revista técnica internacional *Air Cargo World*.

El documento, del que se hace eco TRANSPORTE XXI en estas páginas, pone el foco en la innovación y servicios, que se han convertido en la "principal preocupación" de los gigantes del sector para ganar cuota de mercado.

#### OPTIMISMO EN EL SECTOR

Las perspectivas de cara a este año son optimistas. La mayor parte de los operadores cree que el crecimiento de la demanda de carga aérea mantendrá su tendencia positiva. No obstante, el sector reconoce la inestabilidad de los mercados y la vulnerabilidad de

**INNOVACIÓN Y SERVICIOS, "PRINCIPAL PREOCUPACIÓN" DEL SECTOR PARA GANAR CUOTA DE MERCADO**

**DHL SE MANTIENE AL FRENTE DEL RANKING MUNDIAL, PERO PIERDE CASI UN 11% DEL TRÁFICO DESDE 2012**

#### TOP 25 TRANSITARIOS MUNDIALES POR TRÁFICO DE CARGA AÉREA

Rk	TRANSITARIO	2016	2015	2014	2013	2012	%16/15	%16/12
1	DHL Supply Chain & Global Forward.	2.081,0	2.109,0	2.272,0	2.215,0	2.327,0	-1,3%	-10,6%
2	Kuehne + Nagel	1.304,0	1.250,0	1.194,0	1.134,0	1.093,0	+4,3%	+19,3%
3	DB Schenker Logistics	1.179,0	1.128,0	1.112,0	1.092,0	1.095,0	+4,5%	+7,7%
4	UPS Supply Chain Solutions	935,3	935,3	912,5	775,0	862,0	0,0%	+8,5%
5	Panalpina	921,4	836,2	858,0	825,1	801,0	+10,2%	+15,0%
6	Expeditors	875,9	872,5	823,1	764,4	729,5	+0,4%	+20,1%
7	Nippon Express	705,5	711,4	654,1	668,5	773,8	-0,8%	-8,8%
8	Hellmann Worldwide Logistics	576,2	561,2	507,4	549,9	383,2	+2,7%	+50,4%
9	DSV	574,7	311,2	287,7	259,3	259,1	+84,7%	+121,8%
10	Bolloré Logistics	569,0	580,0	550,0	522,0	510,0	-1,9%	+11,6%
11	Sinotrans	532,4	522,6	481,9	396,1	417,2	+1,9%	+27,6%
12	Kintetsu World Express (*)	457,0	457,0	478,0	424,0	474,0	0,0%	-3,6%
13	CEVA Logistics	421,8	451,0	495,6	513,0	550,0	-6,5%	-23,3%
14	Agility	372,7	372,7	372,7	375,0	490,0	0,0%	-23,9%
15	Yusen Logistics	332,4	344,0	310,0	310,0	337,1	-3,4%	-1,4%
16	Geodis	330,0	299,0	270,6	210,0	210,0	+10,4%	+57,1%
17	NNR Global Logistics	286,9	264,1	252,1	252,0	s/d	+8,6%	-
18	Kerry Logistics	282,2	282,2	282,2	278,0	289,0	0,0%	-2,4%
19	Dachser	272,1	275,3	s/d	s/d	s/d	-1,2%	-
20	FedEx Trad. Net./FedEx Sup. Chain/Genco	268,3	263,0	250,0	s/d	s/d	+2,0%	-
21	Apex Logistics International	260,0	s/d	s/d	s/d	s/d	-	-
22	Hitachi Transport System	230,0	190,0	170,0	s/d	s/d	+21,1%	-
23	Pilot Freight Services	220,0	220,0	200,0	s/d	s/d	0,0%	-
24	Dimerco Express	219,0	202,0	204,3	s/d	s/d	+8,4%	-
25	Crane Worlwide Logistics	195,1	213,0	s/d	176,0	s/d	-8,4%	-

Datos en miles de toneladas, reportados por las compañías o la consultora Armstrong & Associates. Fuente: Armstrong & Associates y Air Cargo World. Elaboración TRANSPORTE XXI.

la industria a fuerzas externas, tanto económicas como políticas. En este sentido, desde la compañía alemana Dachser, pese a confirmar el rápido crecimiento de la carga aérea en el primer trimestre de este año, advierten que "se avencinan algunas variables impredecibles", caso de la fluctuación en el precio del petróleo. Otros operadores, como UPS, también se mostraron optimistas. La estadounidense confía en que el crecimiento se mantendrá

durante el resto del año, tras matizar que "no vemos que los niveles de inventarios hayan alcanzado sus máximos".

El ranking está encabezado por DHL, Kuehne + Nagel, DB Schenker y UPS, que mantuvieron sus posiciones (ver cuadro adjunto). No obstante, un análisis más detallado de la estadística muestra una evolución bien distinta entre los cuatro primeros. Así, DHL Supply Chain & Global Forwarding, al frente de la

clasificación en los últimos años, ha ido perdiendo tráfico de forma progresiva, con un descenso próximo al 11 por ciento con respecto a 2012. Una tendencia negativa que debería haber hecho saltar las alarmas. Por el contrario, sus más inmediatos perseguidores han logrado ganar peso, destacando el avance de Kuehne + Nagel, que afianzó su segundo puesto con 1,25 millones de toneladas en 2016 y un avance del 19 por ciento desde 2012.

## CARGA AÉREA

## TRANSITARIOS A SEGUIR DE CARA AL PRESENTE EJERCICIO

Tras las escasas novedades en el Top 25 de transitarios por volúmenes de carga aérea, donde sólo destacó la entrada de APEX Logistics, la consultora Armstrong & Associates espera más caras nuevas el próximo año. Entre las empresas a seguir, destaca a la america-

na C.H. Robinson. La compra de APC Logistics, en septiembre del pasado año, que ofrece servicios transitarios de agentes de aduanas en Australia y Nueva Zelanda, sólo está dejándose sentir, de momento, en el negocio principal. Habrá que esperar a ver los re-

sultados de este año en la división aérea.

La consultora también pone el foco en la surcoreana CJ Korea Express, que se ha marcado como reto convertirse en una de las cinco primeras compañías logísticas globales para 2020. En plena fase de expansión, se esperan movimientos este año para reforzar su negocio logístico. La transitaria es propiedad del grupo CJ, un gran conglomerado con participaciones en la industria alimenticia, 'farma', entrete-

nimiento y el sector inmobiliario.

Por último, el informe no pasa por alto los planes de desarrollo de los transitarios japoneses, que muestran patrones similares de crecimiento en el exterior. "Se trata de una estrategia definida", según Armstrong, que no es otra que la de "crecer en el Noroeste de Asia, el Sudeste Asiático, así como en Estados Unidos y en Europa, con el objetivo de tratar de incrementar el tamaño de sus redes de distribución".

Uno de los factores clave en el éxito de las principales transitarias ha sido el "sorprendente" crecimiento de la carga aérea en el viejo continente. "Europa desplazó su producción hacia China más tarde que Estados Unidos", explicaron desde Armstrong, por lo que "vemos algún incremento del comercio desde Asia hacia el mercado europeo debido a la tardanza en adoptar un modelo de fabricación desde China", añadió la consultora.

### EJERCICIO POSITIVO

En cuanto al resto de la lista mundial de transitarios, hubo más sorpresas positivas que negativas.

Entre los que más crecen destaca la multinacional DSV, que, tras la integración de UTi Worldwide, escaló siete puestos, pasando del decimosexto al noveno lugar. En 2016, el tráfico se elevó hasta las 574.644 toneladas, con un crecimiento cercano al 85 por ciento. Panalpina, por su parte, se situó en quinto lugar, superando a Expeditors, gracias al aumento de sus volúmenes (+10,2 por ciento). Los operadores Geodis y Hellmann Worldwide Logistics también escalaron una posición. En el caso de la primera, de la decimoséptima a la decimosexta posición y en el caso de la segunda hasta la octava plaza. La francesa Geodis gestionó un tráfico de 330.000 toneladas en 2016, con un estirón del 10,4 por ciento, mientras que la alemana Hellmann manipuló 576.225 toneladas, un 2,7 por ciento más que en 2015. En el lado negativo, Crane Worldwide perdió dos posiciones en el ranking, hasta el puesto vigésimo quinto, al igual que Bolloré Logistics, que pasó del octavo al décimo puesto.

### LOS OPERADORES JAPONESES TRATAN DE AUMENTAR EL TAMAÑO DE SU RED CON PATRONES SIMILARES DE CRECIMIENTO EN EL EXTERIOR

**TAP Cargo**  
Alas de confianza.  
Wings of trust.

tapcargo.com

## **ATEIA Madrid organiza una jornada sobre el acuerdo entre la UE y Canadá**

La Asociación de Transitarios de Madrid (ATEIAOLTRA) organizó una sesión informativa sobre la aplicación del acuerdo económico y comercial global entre la Unión Europea (UE) y Canadá. En la jornada intervino José Antonio Muñoz, inspector de Hacienda del Estado y exadministrador de las Aduanas de Barajas y Coslada.



*Asistentes a la sesión informativa*