

FETEIA denuncia retrasos y dificultades en los Puntos de Inspección Fronteriza

FETEIA-OLTRA, durante su último congreso celebrado en Vigo, puso de manifiesto la inquietud entre los transitarios que operan en buena parte de los principales puertos españoles, en los que «se han detectado muchos problemas que afectan al correcto desarrollo de las operaciones de importación y exportación, causando prejuicios muy significativos a los tráficó internacionales de mercancías y, en definitiva, al comercio exterior de nuestro país», señala la federación.

Los operadores económicos son muy sensibles y cuando se generan problemas de manera continua en un puerto, las soluciones suelen venir por el traslado de las operaciones de comercio exterior a otro puerto de la UE, las más de las veces en otro puerto no español, donde no se les plantean los problemas detectados, y que vienen siendo, entre otros: interpretación restrictiva de los protocolos de gestión documental; exceso de celo en la interpretación de los citados protocolos; falta de inspectores en algunos casos o exceso de inspectores en otros (es decir, una falta de previsión por parte de los responsables del servicio); horarios no adaptados a las necesidades del mercado; disparidad de interpretaciones según el puerto de que se trate.

En este sentido, y en el marco del Congreso FETEIA, representantes del puerto de Vigo hicieron referencia a algunos de estos problemas en la importación de pescado congelado a través de ese puerto y que corre riesgos de desaparecer. También en Barcelona los transitarios han detectado en la exportación de diferentes productos en contenedores, fundamentalmente madera en bruto de origen pirenaico, problemáticas parecidas, así como importaciones de fruta que han abandonado este puerto. En Algeciras el problema actual es Sanidad Exterior con una dotación de funcionarios incapaz de gestionar los tráficó sin demoras, e idéntico e inminente problema futuro en el FITO con inspección obligatoria de productos hortofrutícolas marroquíes. En el aeropuerto de Madrid, los transitarios denuncian el insuficiente número de funcionarios adscritos a los distintos organismos paraaduaneros, y de aquí el mejorable servicio de calidad de los mismos y el reducir los tiempos del control de las mercancías. Y de forma concreta y puntual, señalar el procedimiento para las solicitudes de las Inspecciones sujetas a Veterinaria y Farmacia que tienen que cursarse con una antelación de 24 horas para poder inspeccionar las mercancías al día siguiente.

En otros puertos, muestra de la situación poco homogénea que se regula, «la situación es distinta: en Bilbao el PIF no ocasiona problemas al tráfico de mercancías; en cuanto a Valencia se ha conseguido reconducir la problemática gracias a la buena predisposición de los funcionarios de Sanidad Exterior como la Marca de Garantía en el que participan los transitarios de ATEIA y la colaboración del portal que ha informatizado las tareas», asegura FETEIA.

El presidente de FETEIA-OLTRA ha señalado que «el Estado debería realizar un trabajo de unificación de criterios, de recogida de datos en estos y otros puertos, y plantear a través de los organismos pertinentes el control físico y documental de estas actividades tan importantes para nuestro comercio exterior, especialmente en Sanidad, Agricultura y Economía (que controla todo el servicio del SOIVRE). Necesitamos una mejora en la prestación de estos servicios de control, - necesarios sin ningún género de duda-, así como una correcta aplicación de las normas UE que garantizan nuestra calidad de vida y también la mejor y más idónea función y desarrollo de nuestro comercio exterior».

El presidente de FETEIA-OLTRA, Enric Ticó, declaró que «ya no se trata tan solo de hacer una valoración económica de los perjuicios ocasionados por las disfunciones del funcionamiento de los PIF; sino que estamos viendo el traslado de actividad económica hacia puertos distintos de los puertos españoles, y en algunos casos podríamos llegar a perder la totalidad del negocio. No solo los Transitarios, sino toda la Comunidad Portuaria».



Enric Ticó, presidente de FETEIA

Barcelona presenta sus cartas como hub logístico del Mediterráneo en Med Ports

El puerto de Barcelona y Catalunya presentaron ayer sus cartas como principal hub logístico del Mediterráneo en la 5th Med Ports Exhibiton Conference, que se celebra hasta hoy en la capital catalana. En este acontecimiento participan directivos y profesionales del sector portuario, marítimo y del transporte en el Mediterráneo.

Algunas de las principales virtudes que dispone el puerto de Barcelona y Catalunya como centro de distribución del Sur de Europa fueron presentadas ayer por el presidente de la Autoridad Portuaria de Barcelona, Sixte Cambra, y el director general de Transports i Mobilitat de la Generalitat, Pere Padrosa. Ambos estuvieron acompañados por Rory J. Doyle, managing director de Transport Events Management.

Conferencias

Med Ports cuenta con una zona de exposición y sus conferencias se articulan en seis bloques dedicados a analizar temas como el papel del Mediterráneo en el tráfico marítimo global; el desarrollo portuario en el Mediterráneo; el papel de los puertos mediterráneos en las cadenas logísticas internacionales; la optimización de las operativas en las terminales de contenedores; y el desarrollo que están realizando los puertos mediterráneos para convertirse en smart y green ports.

El programa de conferencias de ayer incluyó, entre otras, las intervenciones de Lluís París, commercial manager del puerto de Barcelona en el panel «New alliances and deep-sea connectivity»; Lucas Villar, sales marketing de APM Terminals Barcelona, con «Container handling for efficiency», y Jaime Paz, container line manager, Transcoma Shipping & Area Manager MOL, en la conferencia «Overview of the impact on capacity growth in global shipping Business-Effects on Mediterranean region».



Blanca Guitart (FETEIA) y Emili Sanz (ATEIA Barcelona)



Rosa Prenafeta (Consejo de Usuarios del Transporte de Catalunya), Lluís París (puerto de Barcelona) y Enric Ticó (FETEIA)



ATEIA Madrid organiza un curso de Depósitos Aduaneros

La Asociación de Transitarios de Madrid (ATEIAOLTRA) ha organizado un curso de Almacenes de Depósito Temporal (ADT) y Depósitos Aduaneros. Las sesiones se iniciarán el 27 de noviembre, con un total de 10 horas lectivas. El curso está dirigido por Erasmo Cristóbal, inspector técnico de Aduanas.

A. ÓTERO

"Aquí los problemas persisten. Si no hay incidencias es porque determinadas mercancías ya no vienen por Vigo, y esto ocurre desde hace unos cinco meses". Juan Uña, presidente de la Asociación de Transitarios de Galicia (Atea-Oltra), ofreció ayer una cruda descripción del funcionamiento del Puesto de Inspección Fronterizo (PIF) del Puerto, señalado por la Autoridad Portuaria y las principales organizaciones empresariales como culpable de la pérdida anual de más de 100.000 toneladas que se desvían a Leixões. Representante de esas agencias que actúan como intermediarios del movimiento de carga, Uña expresa su decepción por las medidas expuestas como mejoras por el Ministerio de Sanidad y lamenta que desde la última reunión en mayo con su número 2, el secretario general de Consumo, Javier Castrodeza, no hayan vuelto a celebrarse más encuentros y tampoco haya contestado a las propuestas formuladas por la comunidad portuaria viguesa. "No hemos avanzado nada, ni hacia adelante ni hacia atrás", denuncia.

La valoración del portavoz de la patronal gallega transitaria se produce al mes siguiente de que Vigo acogiese el X Congreso de la Federación Española de Transitarios (Feteia-Oltra), cuyo presidente, Enric Ticó, emitió ayer a modo de conclusión de aquellas jornadas un comunicado alertando de que los "operadores económicos son muy sensibles y cuando se generan problemas de manera continua en un puerto, las soluciones suelen venir por el traslado de las operaciones de comercio exterior a otro puerto de la UE, las más de las veces a otro puerto no español donde no se plantean los problemas detectados". Justo lo que sucede con los

Los operadores alertan: "Si no hay incidencias en el PIF del Puerto es porque ya no vienen mercancías"

La asociación transitaria gallega denuncia que las medidas expuestas como mejoras por Sanidad "fueron poco más que para entretenernos"



Camiones en una inspección de su carga en el PIF de Guixar. // Fv

contenedores que teniendo destino final Vigo llegan aquí a través de la terminal lusa por el hartazgo de las empresas a las constantes trabas sufridas durante años en el puesto de Guixar.

Juan Uña admite que en el congreso nacional tuvo que morderse la lengua sobre las trabas a las importaciones en Guixar. "Había operadores de toda España a quienes era aconsejable trasladar un mensaje positivo para que recuperasen la confianza en el Puerto de Vigo", justificó. Reconoce además que en ese momento confiaba todavía en la "buena disposición" del ministerio a arreglar un asunto tan enquistado en el tiempo. "De verdad que creía en la palabra del número 2 del ministerio, pero lo cierto es que desde mayo no hemos

vuelto a saber nada de las medidas que anunció", reprocha. Medidas, asegura, "que no se han traducido en ninguna mejora", empujando por el Protocolo de Actuación Documental. Presentado como una herramienta unificadora de criterios que acabase con la arbitrariedad de los inspectores, el portavoz transitario considera que "fueron poco más que

Solicitan una reunión con Llorca

Las patronales transitarias de las zonas con puertos y aeropuertos afectados por arbitrariedades en los PIF (Vigo, Barcelona, Algeciras y Madrid) han solicitado una reunión con el presidente de Puertos del Estado, José Llorca, ante el anuncio que apuntaba hacia una futura gestión de estas instalaciones por parte de su organismo. Los transitarios quieren trasladarle "toda la tipología de incidencias". "Si quiere hacerse con el control de los PIF mejor que conozca los problemas actuales para evitar que sigan sucediendo bajo su mando", razona Uña.

que no se han traducido en ninguna mejora", empujando por el Protocolo de Actuación Documental. Presentado como una herramienta unificadora de criterios que acabase con la arbitrariedad de los inspectores, el portavoz transitario considera que "fueron poco más que

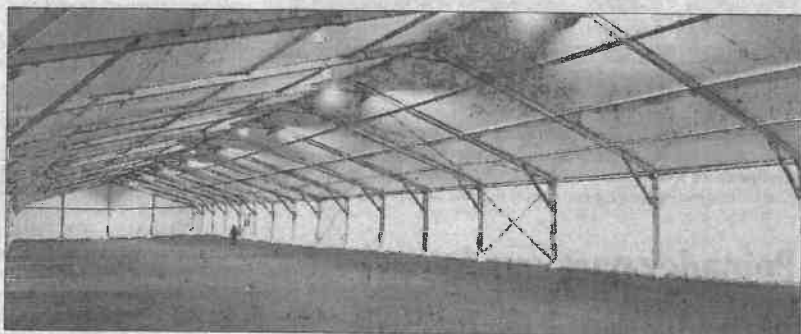
vuelto a saber nada de las medidas que anunció", reprocha. Medidas, asegura, "que no se han traducido en ninguna mejora", empujando por el Protocolo de Actuación Documental. Presentado como una herramienta unificadora de criterios que acabase con la arbitrariedad de los inspectores, el portavoz transitario considera que "fueron poco más que

un motivo para entretenernos". "Nadie lo sigue. Cada puerto actúa según sus criterios. Vinieron a darnos una solución que no ha solucionado nada", agrega. También critica que meses después, los participantes en el encuentro de mayo —asistieron, entre otros, los presidentes de los Puertos de Vigo y Marín, Conxemar y Anfaco— desconozcan el resultado de las auditorías que el ministerio encargó sobre la actividad del PIF (una interna y otra externa de la UE). "Como también seguimos sin tener respuesta a lo que el Grupo de Trabajo creado por el Puerto envió a Sanidad. Quiero suponer que se leyeron nuestras propuestas", añadió.

Propuesta desoída

En todos estos argumentos basa Uña su actual desconfianza respecto a un interés real de la Administración por frenar la espantada de tráfico de Vigo a causa de las cortapisas que sufren los importadores en su PIF. Esto a pesar de que algunas medidas ni siquiera requerirían cambios normativos. Pone por caso los errores que suele contener la documentación de las mercancías, una de las causas más habituales del rechazo o retención de contenedores en Guixar. Para evitar que esto ocurra plantea que se autorice una "corrección provisional" ligada al compromiso del importador de aportar el documento original modificado en un plazo determinado, por ejemplo, en 72 horas. "Con esto se acabarían el 70% de los problemas", garantiza. Dice que así se lo argumentó al número 2 del Ministerio Sanidad, aunque con "nulo resultado".

Aunque existen otros remedios a problemas derivados de ciertas actitudes de funcionarios, Uña recuerda lo que sucedía hace años en el PIF de Valencia y cómo se solventaron: "Apartando a algunos inspectores".



Un operario al fondo del interior de la carpa instalada por el Puerto para los rederos de Bouzas. // M.G.B.

La carpa de Bouzas, lista y a la espera de que los rederos desalojen la nave de Suardiaz

Los armadores apuran un acuerdo que convenza a los trabajadores y acepten su desalojo urgente.

REDACCIÓN

Con los rederos unidos contra su desalojo de la nave de Bouzas, la Cooperativa de Armadores de Vigo (Arvi) celebró ayer una reunión con las

empresas usuarias del servicio de reparación y configuración de aparejos con el objetivo de lograr un acuerdo que satisfaga las exigencias del colectivo para abandonar el inmueble. Como adelantó este periódico, reclaman "garantías por escrito" de la construcción de una nueva nave y "plazos" para saber el tiempo que trabajarán en la carpa levantada por el Puerto. Para la Autoridad Portuaria, esta instalación provisional —contratada por 6 meses— quedó ayer "lista", dando así por cumplido el compromiso adquirido con la cooperativa para facilitar el desalojo de los rederos. Ahora falta que la asociación que preside Javier Touza arranque de sus afiliados un compromiso que convenza a los afectados. Y el tiempo apremia para Suardiaz.

Desde julio pasado titular de una concesión que sigue sin ocupar, la naviera necesita iniciar ya la reforma que convertirá la nave en la base de mercancías de la autopista del mar.

BICHERO

