

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 tráficos 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 tráficos 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».

Nuevo vicepresidente del Comité de Presidencia de FETEIA

Durante el X Congreso de FETEIA, tuvo lugar la asamblea de la federación que reeligió a Enric Ticó, presidente de la entidad, para los próximos tres años. FETEIA-OLTRA se compone por un Comité Ejecutivo formado por el presidente, vicepresidentes, y los presidentes de las 20 Asociaciones miembros, así como los presidentes de las 5 Comisiones de trabajo de ámbito nacional.

Enric Ticó ha decidido impulsar una renovación del Comité de Presidencia, nombrando a Emili Sanz, presidente de ATEIA-OLTRA Barcelona, nuevo vicepresidente de dicho Comité, en sustitución de Agustín Montori.



Enric Ticó, presidente de FETEIA



Emili Sanz



Feteia-Oltra solicita que se no limite la subcontratación del transporte

En la reunión mantenida la pasada semana por el Comité Nacional y el ministro De la Serna

En el encuentro mantenido con el ministro de Fomento, Iñigo de la Serna, por parte del Comité Nacional de Transporte por Carretera (CNTC) el pasado martes 31 de octubre, el representante de Feteia-Oltra aprovechó para trasladar su parecer sobre la improcedencia de limitar las subcontrataciones en el transporte internacional de mercancías, al ser uno de los temas de la hoja de ruta acordados del Comité con los Cargadores, por entender erróneamente que es uno de los males de los transportistas, y al que los transitarios reiteradamente se han opuesto por los perjuicios que generaría para su sector, toda vez que la referida figura contractual se encuentra regulada debidamente en nuestra vigente legislación civil y mercantil, y considerar en todo caso que incluir la referida limitación del número de subcontrataciones atentaría directamente contra la libertad de mercado y contratación.

Por esta razón, la entidad solicita al Ministerio que, en su momento, no se atienda la petición de las Organizaciones de Transportistas de limitar las subcontrataciones en el transporte internacional, aunque cuenten con la conformidad de los cargadores.

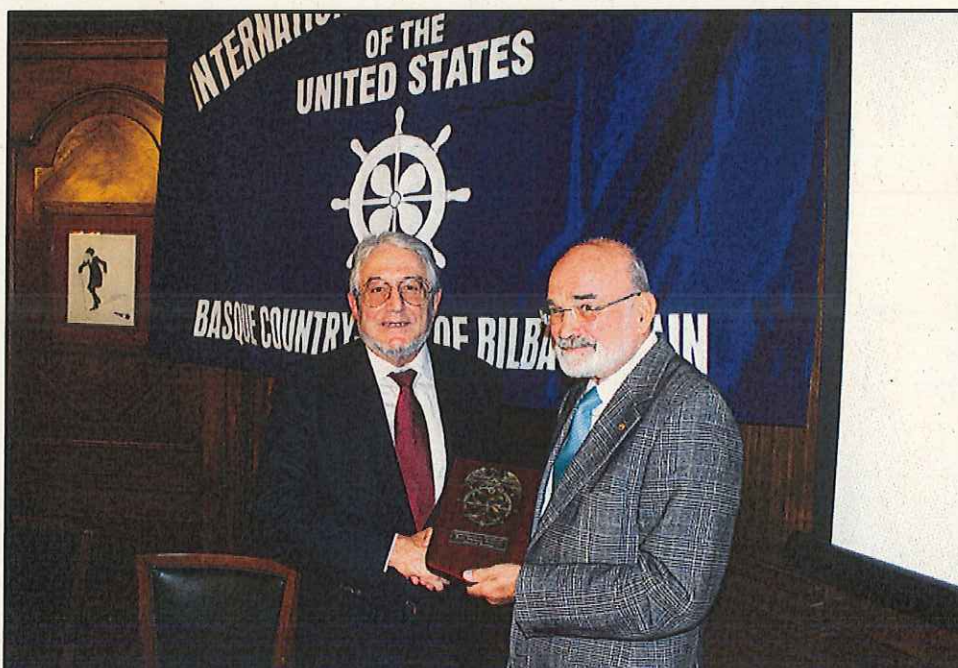
También se agradeció al Ministerio el apoyo que Feteia-Oltra está recibiendo, a través de Puertos de Estado, en su reiterada demanda ante las Autoridades que actúan en frontera para implantar en nuestro país la Ventanilla Única Aduanera, por la importante mejora y avance que supone para nuestro comercio internacional de mercancías, referido a los controles que se realizan en los PIF de los puertos al evitar la pérdida de tiempo que ello representa, el alto riesgo de deterioro de las mercancías y, sobre todo, el coste económico del posicionado de las expediciones.

Montori repasa en el Propeller de Bilbao las tendencias del tráfico de contenedores

El Propeller Club del País Vasco-Port of Bilbao celebró el pasado jueves su último almuerzo-coloquio del año, en el que el orador invitado, Agustín Montorí, capitán de la Marina Mercante, vicepresidente de FETEIA y presidente de la Comisión Marítima, repasó algunas de las principales tendencias del tráfico marítimo de contenedores y la incidencia de las alianzas de navieras en el tráfico y en el negocio transitario en particular. Entre las mismas, Montorí destacó la relativa al futuro incremento del número de buques portacontenedores destinados a ser achatarrados y desguazados, la previsible paralización de nuevas órdenes de construcción de buques; la estabilización de los precios de los fletes o cuando menos con unos ligeros incrementos en el bienio 2018-2019. Asimismo, la consolidación de las grandes alianzas de navieras propiciará el mantenimiento de estrategias como la navegación lenta o el alargamiento de los loops o rutas marítimas.

En lo que se refiere a los grandes terminalistas, el vicepresidente de FETEIA proyectó para el año 2025 un ránking liderado por COSCO con APM Terminals, PSA, Hutchison y DP World en los cinco primeros lugares.

En otro orden de cosas, el presidente del Propeller Club del País Vasco-Port of Bilbao, Gerardo Tiedemann, avanzó a los socios asistentes la fecha del viernes 1 de diciembre como la elegida para la celebración en los salones de la Sociedad Bilbaína de la II Cena Benéfica del Propeller Club, cuyos beneficios irán destinados a una ONG local.



Unos 50 socios del Propeller Club del País Vasco asistieron al almuerzo-coloquio protagonizado por Agustín Montorí (izq.) quien recibió la metopa de manos de su presidente, Gerardo Tiedemann. Foto J.P

Agustín Montori analiza las tendencias del tráfico marítimo en el Propeller Club del País Vasco-Bilbao Port

El Propeller Club del País Vasco-Bilbao Port celebró un nuevo encuentro de sus asociados el 16 de noviembre en los salones de la Sociedad Bilbaína. Como orador invitado contó con Agustín Montori, capitán de la Marina Mercante, vicepresidente de FETEIA y presidente de la comisión marítima.

Ante medio centenar de asistentes, Montori desgranó su interesante ponencia «Tendencias en el tráfico y el negocio marítimo», centrado en los contenedores, la incidencia de los megacarriers en el tráfico y el negocio transitario en particular. A su entender, la construcción de los buques Clase E de Maersk constituyeron un hito y el inicio de la «carrera hacia el gigantismo», con buques cada vez más grandes, mayor sobreoferta que supera la demanda, bajada de fletes y pérdidas para los armadores. Según Montori, los costes financieros se hacen insostenibles, lo que da lugar al desguace de buques, quiebras de armadores y «una estabilización de fletes en base a fusiones, adquisiciones, alianzas y concentraciones».

Para el futuro, Montori cree que el tráfico rondará los 145 millones de contenedores (teu) con algunas novedades frente al actual sistema. Por un lado, la importancia del tráfico «basculará hacia el mercado intra-asiático» al tiempo que se dará una mayor integración vertical de la cadena del transporte: «Los transitarios independientes lo van a tener más difícil» señaló. Mencionó la «nueva ruta de la seda» que impulsa Cosco mediante su integración de todos los elementos de la cadena y aventuró que los buques de 30.000 contenedores serán una realidad hacia el 2020.

Segunda edición de la Cena Benéfica

La reunión sirvió también para dar a conocer la segunda Cena Benéfica para miembros del Propeller Club del País Vasco-Bilbao Port. En esta ocasión, se celebrará en próximo 1 de diciembre y los fondos reunidos serán donados a una pequeña ONG local llamada Hazbide y a su proyecto Artizar.



Asistentes a la reunión



ATEIA-OLTRA Barcelona celebra esta semana la 2ª Jornada Técnica Aduanera

ATEIA-OLTRA Barcelona celebrará mañana y el próximo jueves, de 10 a 14 horas, en su sede social, la 2ª Jornada Técnica Aduanera. Por iniciativa de la Comisión de Aduana de ATEIA-OLTRA Barcelona, la jornada analizará aspectos técnico-aduaneros de interés. "Se tratará sobre las particularidades y casuística de los Impuestos Especiales y, más concretamente, los relacionados con alcohol y bebidas alcohólicas", detallan desde ATEIA-OLTRA.

A cargo de Eduardo Espejo Iglesias, economista de FIDE Asesores Legales y Tributarios, la jornada se desarrollará en dos sesiones. El martes se hablará de los impuestos sobre el alcohol y las bebidas alcohólicas, los usuarios en el ámbito de estos impuestos; el impuesto sobre el alcohol y las bebidas derivadas; el impuesto sobre el vino y las bebidas fermentadas y sobre la responsabilidad en los impuestos especiales de fabricación.

Y el jueves la jornada se centrará en el impuesto sobre la cerveza, el impuesto sobre los productos intermedios, la intervención como sistema de control específico en los impuestos especiales de fabricación.

Por otro lado, mañana, a las 19 horas, tendrá lugar el inicio de la 7ª convocatoria 2017 del cursillo de Reciclaje para transporte aéreo de mercancías peligrosas IATA. El curso también se impartirá en la sede de la Asociación de Transitarios Internacionales de Barcelona.



ATEIA-OLTRA Barcelona celebra la 2ª Jornada Técnica Aduanera

El próximo jueves, 23 de noviembre de 2017, a las 10:00 horas, en la sede social, Vía Laietana, 32-34, 2º piso, tendrá lugar 2ª Jornada Técnica Aduanera. En esta ocasión, se tratará sobre las particularidades y casuística de los Impuestos Especiales y, más concretamente, los relacionados con alcohol y bebidas alcohólicas.

A las 19:00 horas, tendrá lugar el inicio de la 7ª convocatoria 2017 del cursillo de Reciclaje para transporte aéreo de mercancías peligrosas IATA.

AENA ultima la instalación de una gran empresa de carga aérea en el ESG de Barajas

Ocupará una “elevada superficie”, lo que está motivando la reubicación en el Edificio de algunos operadores

Ante los movimientos de inquilinos impulsado por AENA dentro del Edificio de Servicios Generales (ESG) del Centro de Carga Aérea de Barajas y ante los rumores de instalación de una gran empresa ajena al sector, fuentes de AENA han confirmado a Diario del Puerto que en estos momentos está en “avanzado estado de negociación comercial” para la implantación en el ESG de “una compañía del sector de la carga aérea” con el fin de ocupar “un superficie elevada”. Esta es la razón según AENA por la cual se está llevando a cabo una reorganización de espacios en el Edificio que comporta tanto la reubicación de empresas como la modernización de las instalaciones.

Según AENA, “coincidiendo con la oportunidad de arrendar la citada superficie al nuevo inquilino del sector de la carga aérea, AENA va a reformar completamente las instalaciones de aire acondicionado del Edificio de Servicios Generales”. “En una primera fase se va a sustituir toda la instalación de aire acondicionado de las plantas 5, 6, 7 y 8”, asegura AENA, quien explica que esta es la razón por la cual distintas empresas del ESG han recibido una oferta para ubicarse en otros espacios disponibles del Edificio.

“A algunas empresas se les ha ofrecido el trasladarse a otra ubicación, tanto para permitir la instalación de la compañía de carga aérea como para evitarles las molestias de la reforma. En el caso de que estén de acuerdo con este traslado, AENA se compromete a asumir los costes de la mudanza, ya que es nuestra intención que sigan siendo clientes nuestros”, ha aclarado el gestor aeroportuario.

Desmentido

Desde AENA se insiste en que el nuevo contrato es con una empresa de carga aérea y no con una compañía ajena al sector. Así, AENA “niega que tenga intención de alquilar una parte del ESG a la empresa de construcción OHL”, foco de los rumores que en las últimas semanas han corrido en torno al destino del espacio que está habilitando AENA.

Fuentes de ATEIA Madrid se han felicitado, si finalmente se confirma, de que quien se instale en el ESG sea una empresa de carga aérea, lo cual responde a la finalidad esencial con la que se diseñó y construyó esta instalación y, además, supone reforzarla ocupación de una instalación que ha sufrido un gran despoblamiento en los últimos años en cuanto a empresas y en cuanto a servicios auxiliares.

Hay que recordar que en el año 2008, el Edificio de Servicios Generales de Barajas, con una superficie de 14.893 metros cuadrados construidos, tenía 183 empresas instaladas, contando con 2 cafeterías/restaurantes, bancos y tiendas.

Al cierre de 2016, el ESG contaba sólo con 69 empresas, apenas un tercio que hace 8 años, habiendo perdido todos los comercios y sólo funcionando un puesto de café en la zona de acceso al edificio. En el seno de la comunidad de carga aérea había generado una honda preocupación en las últimas semanas que en el ESG pudiera instalarse una empresa ajena al sector, pervirtiendo la finalidad de una infraestructura que en su día fue una conquista de suma relevancia para la competitividad de la carga aérea en Madrid.