



Ferrol acogerá una jornada sobre aspectos jurídico-legales de la profesión transitaria

El 28 de febrero, organizada por FETEIA-OLTRA y ATEIA Galicia

FETEIA-OLTRA, en colaboración con ATEIA-OLTRA Galicia, ha organizado la jornada “El entorno jurídico legal de la actividad de los transitarios” el 28 de febrero en Ferrol. Joaquín del Moral, director de Transporte Terrestre de Fomento; José Manuel Vilariño, presidente de la AP de Ferrol-San Cibrao; Juan Uhía, presidente de ATEIA-OLTRA Galicia y Enric Ticó, presidente de FETEIA-OLTRA, abrirán la jornada, en la que se hablará del transitario ante el crecimiento del comercio internacional y del entorno jurídico legal de la actividad de los transitarios, en este caso a cargo de Cesáreo Fernández, de FETEIA.

La gran patronal refuerza su hegemonía en el Comité Nacional del Transporte por Carretera

CETM alcanza la mayoría absoluta en el organismo que representa al sector ante Fomento

La Confederación Española de Transporte de Mercancías (CETM), organización integrada en la CEOE, es la ganadora absoluta del proceso de renovación del Comité Nacional del Transporte por Carretera para el periodo 2018-2021, que hizo público el ministerio de Fomento la semana pasada. La división de mercancías por carretera queda constituida por 15 organizaciones lideradas por CETM, que aumenta su representación hasta lograr la mayoría absoluta del pleno con 63,2 votos, casi el 51%, frente a los 60,9 que obtuvo en 2014. La patronal valoró "muy positivamente" este resultado y aseguró "mantener una actitud de colaboración y de diálogo continuado con todas las asociaciones del sector y con las administraciones españolas y europeas". Creada en 1977, CETM agrupa a más de 31.000 empresas, con 129.000 vehículos y 215.000 empleados, y la integran nueve asociaciones estatales, cinco regionales y 46 provinciales, con una oficina permanente en Bruselas.

Tras CETM se sitúa Fenadismer, la federación que aglutina a las pequeñas y medianas empresas del transporte, que pasa de los 19,2 votos que tenía en el periodo 2014-2017 a los 20,7 actuales; esto es, el 16,5% del total. Para la organización que preside Julio Villaescusa, este resultado la consolida "una vez más como la segunda organización más representativa a nivel nacional, a mucha distancia respecto de las restantes organizaciones de transporte". Además, destacan el "incremento de representatividad experimentado por Fenadismer en todas las actividades o segmentos del transporte, siendo la única organización que ha crecido en todas ellas".

Entre los tres primeros del pleno del Comité Nacional no hay cambios, ya que en tercer lugar se mantiene Feteia, la federación que aglutina a las empresas transitaras, que también ve incrementar su peso en el CNTC, al pasar de 7,9 votos a 8,4. La organización que preside Enric Ticó aumenta su peso específico en la sección 15 hasta el 84%. La directora general de Feteia-Oltra, Blanca Guitart, afirmó que "este resultado, además de colmarnos de satisfacción, tiene una doble e incuestionable lectura, y es que nuestra organización sigue creciendo y es la única representación de los transitaros españoles".

Sólo Feteia, en transitaros, y las mensajerías de AEM, en carga fraccionada, resisten al avance de la gran patronal del transporte por carretera

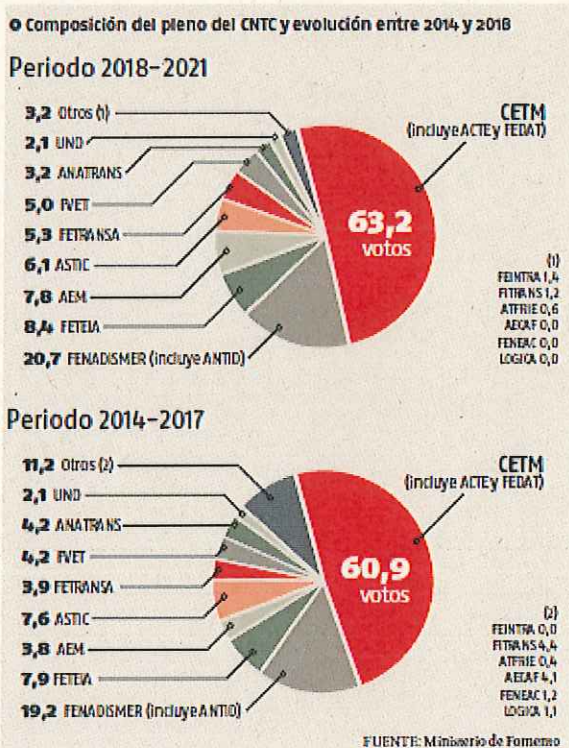
La gran sorpresa se produce en el cuarto puesto, con la Asociación Española de Empresas de Mensajería desplazando a la todopoderosa Astic, gracias a sumar cuatro nuevos votos (desde los 3,8 que tenía), con un espectacular incremento del 205% en cuatro años. Un dato que, para los responsables de la patronal de mensajerías, refleja "con bastante exactitud" su importancia real en el sector. Por detrás, en la quinta plaza, la patronal del transporte internacional pierde un voto y medio (de 7,6 a 6,1). Responsables de la organización matizan que "esta disminución se debe al aumento de la base de empresas con licencia comunitaria y no a una variación de la composición de la asociación, que suma el mismo número de empresas afiliadas que en 2014". Además, puntualizan que "Astic mejora su ratio de proporcionalidad representativa como una de las doce asociaciones que forman parte del Comité, frente a las 16 que lo hacían en 2014".



EL VIGÍA

Fetransa protagoniza otro de los ascensos más pronunciados, al encaramarse a la sexta plaza con un incremento del 136% y 5,3 votos. En su lugar, FVET cae al séptimo lugar pese a lograr un meritorio ascenso, de 4,2 votos a cinco, en la nueva composición del pleno.

Ya por debajo de los cinco votos figuran Anatrans, que se deja uno por el camino (3,2); la patronal logística UNO, que mantiene sus 2,1 votos, pero ve desaparecer los 5,2 de Lógica y Aecaf, que concurren por separado hace cuatro años. Feintra, la nueva federación independiente de transportistas de Getafe, Talavera de la Reina y Cáceres, logra su objetivo de meterse en el pleno con 1,4 votos, por delante de Fitrans, que recibe un varapalo al retener sólo 1,2 de los 4,4 que ostentaba. A ésta le sigue Atfrie con 0,6 y cierra el pleno sin votos la Federación Nacional de Empresas de Auxilio en Carretera (Feneac).



CRÍTICAS AL MÉTODO DE CÁLCULO

El método utilizado finalmente para renovar el pleno del Comité no ha escapado a las críticas. Algunas organizaciones, como Fenadismer, no han mostrado ningún reparo en airear públicamente su desacuerdo con la fórmula ideada por Fomento para calcular el peso de las distintas agrupaciones empresariales que componen el CNTC, ya que “la fórmula matemática prevista en el ROTT para el cálculo del porcentaje medio de representatividad correspondiente a cada asociación asigna más porcentaje a la tenencia de vehículos que a las empresas transportistas que se representan, porque las empresas computan tan solo un 20% y los vehículos pertenecientes a cada empresa el restante 80%”.

La resolución administrativa, firmada por el director general de Transporte Terrestre, Joaquín del Moral, el pasado 1 de febrero, pone punto y final a un proceso al que se presentaron asociaciones representantes de más de 83.000 empresas y que incluyó una encuesta masiva a casi 50.000. El Comité Nacional del Transporte por Carretera es un órgano consultivo, de colaboración e interlocución social para las administraciones públicas con



EL VIGÍA

competencia en la materia, en especial para la dirección general de Transporte Terrestre. Su composición se revisa cada cuatro años, mediante un procedimiento (nunca exento de controversia) que tiene por objeto que estén fielmente representadas las organizaciones de transportistas y de actividades auxiliares y complementarias del transporte por carretera con un peso real en el sector. Para tal fin, las organizaciones deben acreditar su representatividad ante Fomento, quien se encarga de contrastar la veracidad de los datos aportados.

CETM se impone en seis de las ocho secciones

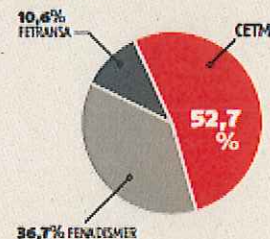
El Comité Nacional del Transporte por Carretera (CNTC) está integrado por 17 secciones, de las que nueve pertenecen al departamento de viajeros y ocho al de mercancías (secciones 10 a 17): transporte público de mercancías en vehículos ligeros; transporte público interior de mercancías en vehículos pesados; transporte público internacional de mercancías; agencias de transporte de mercancías de carga completa; agencias de transporte de mercancías de carga fraccionada; transitarios; almacenistas-distribuidores; y estaciones de transporte de mercancías.

De éstas, la Confederación Española de Transporte de Mercancías (que incluye ACTE y Fedat) ha ganado en seis, paradójicamente una menos que en 2014: en carga fraccionada se ha impuesto la AEM con el 51,8% de los votos (apenas llegó al 25% en 2014). Sólo el pujante sector de la mensajería ha hecho sombra a la organización que preside Ovidio de la Roza, que, no obstante, ha experimentado sensibles avances en el resto de secciones, en especial la de almacenistas y distribuidores (donde pasa del 70% al 87%), en transporte internacional (cuatro puntos más, hasta el 60%) y en carga completa (el 44%).

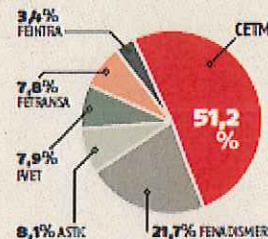
La segunda organización en representatividad, Fenadismmer, está presente en cinco secciones, siendo en vehículos ligeros donde obtiene su mejor puntuación, con el 36,7% de los votos, tres puntos más que hace cuatro años. La federación también mejora en transporte internacional (casi cuatro puntos), en carga completa (tres puntos porcentuales más) y transporte interior pesado (uno más).

Feteia, tercera del ranking, consolida su liderazgo entre las transitarias, al pasar del 79% al 84%, en perjuicio de Astic, que se queda por debajo del 16%. La patronal del transporte internacional que encabeza Marcos Basante se deja casi cinco puntos en su sección de cabecera ante el empuje de CETM.

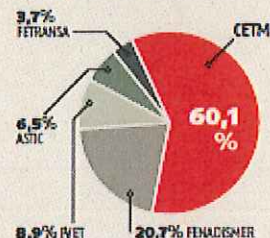
Vehículo ligero



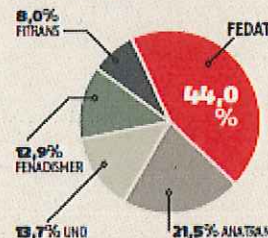
Vehículo pesado



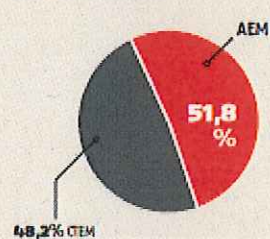
Transporte internacional



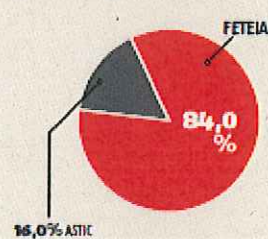
Carga completa



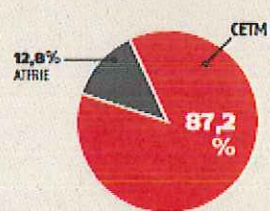
Carga fraccionada



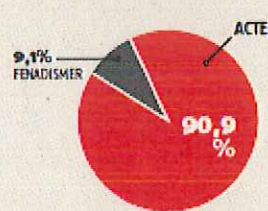
Transitarios



Almacenistas-Distribuidores



Estaciones de transporte



FUENTE: Ministerio de Fomento

Entrevista

Raúl Bernal Soto |

Presidente de Ateia-Oltra Bahía de Algeciras
(Asociación de Transitarios, Expedidores
Internacionales y Asimilados de la Bahía de Algeciras)

“Es ilógico tener un PIF dotado con 14 inspectores cuando en otros puertos tienen más de treinta”

HACER QUE EL PUERTO DE ALGECIRAS SIGA SIENDO UNO DE LOS MÁS COMPETITIVOS DE EUROPA, ACORTAR LOS TIEMPOS DE ESPERA POR LAS INSPECCIONES FITOSANITARIAS Y CONSEGUIR QUE EL TRÁFICO DE SUDÁFRICA PASO POR EL ESTRECHO SON LOS PRINCIPALES OBJETIVOS DE LA ASOCIACIÓN ATEIA-OLTRA BAHÍA DE ALGECIRAS

Por Juan Arias
jarlas@fyh.es

L.P: ¿Cuál es la principal razón por la que se está ralentizando el tráfico de mercancías en el puerto de Algeciras?

R.B: “La cadena logística se ha acostumbrado a una velocidad que, muchas veces, supera la capacidad humana y eso es lo que estamos sufriendo. Aún así, podemos decir que el puerto de Algeciras sigue despachando más rápido que el resto de los puertos. El cuello de botella está en sanidad exterior porque tenemos un problema serio de dotación de personal”.

L.P: ¿Faltan efectivos?

R.B: “Así es. El personal que hay destinado para estas inspecciones hace lo que puede pero no es suficiente. Desgraciadamente el puerto de Algeciras no es un puerto atractivo para que vengan perso-

nas que han aprobado la oposición y no lo demandan. Como tienen derecho a la movilidad geográfica, tras pasar unos años aquí, piden irse a lugares más atractivos para ellos y no son sustituidos. Además como los presupuestos están completamente congelados pues tampoco se envían más inspectores por lo que nos encontramos con un número de veterinarios escasos para poder recepcionar tal número de mercancías”.

L.P: ¿Cuántos serían necesarios?

R.B: “Por lo menos 34. También sería necesario que se les dotara de un equipamiento informático más actualizado y ágil porque vamos mucho más rápido que ellos. El funcionario tiene problemas con la gestión del programa y se tarda mucho en verificar un dossier”.

Reducir el horario

L.P: Si el horario del Punto de Inspección Fronteriza (PIF) es de 24 horas y los inspectores son tan pocos, ¿cómo se combinan esos elementos?

R.B: “Es que ése es otro de los problemas. Estos inspectores tienen un sistema de descanso contemplado por la ley que les permite compensar las horas que trabajan de más con días libres. Si un operador les dice que se tienen que quedar a inspeccionar hasta las dos de la mañana, lo hacen, pero luego van acumulando días libres. Por eso, desde Ateia defendemos que se limite el horario del PIF como una ecuación matemática. Si no hay veterinarios o inspectores suficientes no se puede dar un servicio de 24 horas.”





Laxitud

L.P.: ¿Qué más objetivos se marca la asociación?

R.B.: "Sudáfrica, ese es el objetivo. Tenemos que ser conocedores de que nuestros puertos competidores no son los españoles sino los que están en otros países de la Unión Europea. Esos puertos están trayendo mercancías que no pasan por nuestros puertos pero que sí consumimos en España".

L.P.: ¿Y en qué son más competitivos esos puertos?

R.B.: "Son más laxos con la mercancía que pasa. Si bien es cierto que los precios son muy parecidos, esa laxitud supone una ventaja muy importante para ellos. Por Sines, en Portugal, entra la naranja de Sudáfrica que consumimos en España cuando debería entrar por Algeciras. Las medidas han

de ser iguales para todo el mundo. Por ejemplo, no entiendo por qué permiten salir de Francia a un camión sin precinto cuando a mí no me lo permiten".

L.P.: ¿Por qué se tarda tanto tiempo en solventar estos inconvenientes?

R.B.: "Porque las paraduana las llevan tres ministerios y no se coordinan. Es ilógico tener un PIF dotado con 14 inspectores cuando en otros puertos, algunos con tráficos menores al de Algeciras, tienen más de treinta. De hecho, aquí hay una media de 3.300 expedientes por cada inspector cuando la media nacional se sitúa en 1.100. Dentro de esta media se encuentran inspectores que verifican diez expedientes al mes. Por eso, nuestra intención es luchar porque haya más fluidez en el tráfico de mercancías". ♦

Si no hay veterinarios o inspectores suficientes no se puede dar un servicio de 24 horas

Algeciras sigue despachando más rápido que el resto de los puertos

En Ateia defendemos que se limite el horario del PIF como una ecuación matemática

ATEIA Barcelona debate sobre la incidencia del CAU en el Derecho del Transporte

La Asociación de Transitarios de Barcelona (ATEIA-OLTRA), celebró el miércoles en su sede social enmarcada en el ciclo de Diálogos Jurídicos del Transitario, una sesión sobre la incidencia del Código Aduanero de la Unión Europea (CAU) en el Derecho del transporte, que corrió a cargo de Joan Soler, abogado Asociado, Albert Fitó, consultor aduanero, y Jordi Falceto, socio de la firma Blas de Lezo Abogados. José M. Vicens, secretario-asesor Jurídico de ATEIA-OLTRA Barcelona, inauguró la sesión.



José M. Vicens, Albert Fitó, Joan Soler y Jordi Falceto.

ATEIA Valencia imparte un curso de transporte aéreo

ATEIA OLTRA Valencia ha impartido esta semana el curso de “Renovación para el transporte aéreo de mercancías peligrosas”. El objetivo del curso, que comenzó el lunes, ha sido renovar la capacitación del personal relacionado con el transporte de mercancías peligrosas por vía aérea, tal y como exige la normativa OACI-IT o IATA-DGR. Ha sido impartido por DGM España S.L. Este curso forma parte del plan de formación del primer semestre de ATEIA que incluye los cursos: “Básico Mercancías Peligrosas Carga Aérea” (a partir del 16 de abril); “IVA” (23 de abril); “Actualización Mercancías Peligrosas Carga Aérea” (21 de mayo) e “Impuestos Especiales” (4 de junio).



El curso se ha impartido esta semana en la sede de ATEIA OLTRA Valencia.

ATEIA Valencia organiza un nuevo curso de reciclaje de transporte aéreo de mercancías peligrosas

ATEIA-OLTRA Valencia ha acogido en los últimos días un nuevo curso de reciclaje de transporte aéreo de mercancías peligrosas. El objetivo es renovar la capacitación del personal relacionado con el transporte de mercancías peligrosas por vía aérea, tal y como exige la normativa OACI-IT o IATA-DGR.

