

Transitario, una actividad codiciada

Escuchábamos el jueves pasado día 26 de abril a Emilio Sanz, presidente de Ateia Barcelona, en la celebración del Día del Transitario, poner de manifiesto como unos u otros irrumpen en la actividad de los transitarios. Intrusismo, decía Emilio Sanz. Pues parece que eso es lo que hay. Justo al día siguiente, se anuncia la toma por parte de CMA-CGM de un 25% de Ceva Logistics.

Ceva con sus 42.000 empleados, sus más de 1.000 oficinas en 160 países es uno de los transitarios más grandes que operan hoy en este globalizado mundo. Una toma de un 25% por parte del armador cabecera de la Ocean Alliance, número tres del mundo en cuanto a capacidad de transporte de contenedores y con una flota de ULCVs en crecimiento, nos indica como mínimo una decidida intención de crecer en un modo de integración vertical.

Parece inevitable. Maersk con Damco, CMA-CGM con Ceva (un 25% de momento), el caso de Kühne Maritime con un 20% de Hapag Lloyd, es justamente inverso; otras grandes que no mencionaremos aquí con tomas de participación mayoritarias en medianas y grandes transitarias mas o menos declaradamente, señalan una tendencia, que es la decisión de los grandes cargadores de no dejar el futuro de sus inversiones (¿deuda financiera?) en enormes buques portacontenedores en manos de los cargadores (los beneficiar y cargo owners), controlando al menos una parte de los flujos de carga.

Tendencia esta que no es positiva para los transitarios en general: la publicitada política de Maersk, decidida a convertirse en un operador logístico global, e integrando en sus servicios los de aduana y transporte terrestre, ofreciendo incluso financiación de las operaciones en tráficos determinados, a los que ha sumado su plataforma digital pronto transformada en una red blockchain para todos sus clientes, deja menos espacio para los transitarios. Ahora habrá que sumar la tendencia de los armadores al desarrollo vertical de sus organizaciones con la integración de grandes transitarias en sus organizaciones.

Pero siempre escampa después de llover. El presidente de la BIFA (Asociación de Transitarios de la Gran Bretaña), en recientes declaraciones ha dicho que lo mismo pasó cuando apareció el ferrocarril: todos daban muy poca vida a los transitarios entonces, y aquí estamos. Como dice Emilio Sanz, "todos quieren ser transitarios".

Opinión: Inversión millonaria para las infraestructuras de los pasajeros en el aeropuerto de Barajas, frente al total olvido y desatención para «la carga aérea»

Hace unos días el ministro de Fomento, Iñigo de la Serna, presentó a los medios de comunicación el Plan Director del aeropuerto de Barajas para los próximos diez años, consistente en una inversión de 1.571 millones de euros para remodelar las tres terminales antiguas y ampliar la T4.

La mayor ausencia y olvido del Plan Director del aeropuerto de Barajas, es una vez más «la carga aérea» referida a los medios e infraestructura necesarios para potenciar el sector y de este modo el comercio exterior nacional, máxime habiendo sido uno de los elementos más decisivos de nuestro país para salir de la reciente crisis económica, y que nuestros políticos ponen de manifiesto y en valor reiteradamente; aunque a la hora de la verdad cuando se tienen que realizar inversiones en infraestructuras y tutelar las mercancías aéreas que generan y conforman nuestras exportaciones, la desatención y olvido por parte de la Administración es total; así como la falta de servicio adecuado que requiere la carga por parte de los organismos públicos que trabajan en la Aduana.



Cesáreo Fernández
Secretario General de ATEIA-OLTRA Madrid

Uno de los despropósitos cuando se construyó el actual centro de carga de Barajas en 1997 por AENA, y que el colectivo de los transitarios madrileños destacó en su momento, fue el deficiente estudio de las infraestructuras necesarias para la Carga en relación con las existentes en otros aeropuertos de nuestro entorno europeo, y en concreto la ausencia de construcción de un centro único para las mercancías sujetas a inspección - Puesto de Inspección Fronterizo (PIF)-, teniendo en cuenta que en el aeropuerto de Barajas más del 50% de las expediciones, tanto de exportación como importación, están obligadas a filtros por las inspecciones especiales de la Administración (Farmacia, Sanidad, Veterinaria, SOIVRE y FITO), habiendo generado desde entonces unos retrasos importantes en la ultimación de los controles e inspecciones a las mercancías, con perjuicios operativos evidentes como desvíos de expediciones, con destino final España, a otros aeropuertos de la UE y las correspondientes consecuencias económicas para los operadores e importadores nacionales, debido a los deficientes servicios que prestan los indicados servicios especiales de control al tener que desplazarse a las distintas instalaciones de las compañías de handling, con una disposición de servicio muy mejorable y limitando al máximo sus salidas para realizar su trabajo, circunstancias que ralentizan de forma considerable los envíos frente a la celeridad exigida para las mercancías que son transportadas por vía aérea.

Contar con un edificio único como PIF con las instalaciones necesarias y adecuadas según la normativa de la UE, y la presencia física de todos los Inspectores en las propias instalaciones para evitar pérdidas de tiempo en desplazamientos y las limitaciones actuales del número de controles, incluso en algunos casos con solicitud previa para tener derecho a



MARÍTIMAS

la inspección especial de las mercancías de importación al día siguiente, consiguiendo con ello reducir los costes y los tiempos de disposición de las mercancías, y por ende la mejora de calidad en el servicio de las operaciones de comercio exterior.

No obstante lo anterior, el colectivo de los transitarios que represento viene demandando desde septiembre/2012 al Departamento de Aduanas e II EE, como autoridad nacional aduanera, la puesta en marcha en nuestro país de la ventanilla única aduanera (VUA), regulada en el nuevo Código Aduanero de la Unión -CAU- para facilitar la actividad de las empresas y garantizar al mismo tiempo un nivel adecuado de control de las mercancías que vayan a entrar o salir del territorio aduanero de la Unión, siendo conveniente que la información que suministren los operadores económicos sea compartida entre las autoridades aduaneras y otros organismos especiales (Farmacia, Sanidad, Veterinaria, SOIVRE, FITO, etc.) que participen en ese control y que deberá 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».

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 expediciones a tener que pasar 5 o 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».

Señalando por todo ello, la necesidad de invertir en medios para reducir los tiempos y costes en las operaciones de comercio exterior, y que mientras no se construya en el Centro de Carga del aeropuerto de Barajas un edificio destinado como PIF para el control de todas las mercancías sujetas a estos controles, no será posible implementar la referida ventanilla única aduanera (VUA) y gestionar de forma eficaz y eficiente los recursos económicos y humanos de los organismos que desarrollan sus trabajos en frontera. Luego la referida construcción es ineludible para lograr el servicio de calidad que la carga aérea del aeropuerto de Barajas requiere evitando no sólo desvíos de mercancías a otros países de la UE; sino también la pérdida de recaudación de impuestos y aranceles aduaneros que las referidas expediciones suponen para el erario público de nuestro país.

En consecuencia, se hace imprescindible que el Ministerio de Fomento, a través de AENA como propietaria de las 1.000 hectáreas de suelo adyacente al aeropuerto de Barajas, (I) invierta en la construcción de un PIF para la carga aérea; (II) dote al recinto aduanero de Barajas de las medidas de seguridad oportunas tan demandadas por los usuarios para evitar los robos de mercancías e inseguridad de sus instalaciones; y (III) dedique medios y atención para potenciar la carga del aeropuerto de Barajas, en lugar de asumir -AENA- únicamente el papel de inmobiliaria del Edificio de Servicios Generales, dedicado a oficinas en alquiler para los operadores de carga (transitarios-representantes aduaneros, compañías aéreas y compañías de handling); aunque lamentablemente, por las elevadas rentas establecidas a día de hoy, la falta de sensibilidad comercial y empatía con la comunidad de carga por parte de los responsables de AENA, se encuentra al 50% de su capacidad, cuando en su momento alcanzó una ocupación plena en sus inicios, habiéndose marchado del edificio hace años las entidades bancarias (2), bares (3) y restaurantes (3), y recurrir a instalar un chiringuito de aproximadamente 6 m², cubierto por el hall abierto del edificio para que los usuarios de las oficinas y visitantes puedan tomar un café o refresco, con las inclemencias del tiempo, situación que contrasta con el errado nivel de alta categoría que comercializan el edificio, frente al malestar generalizado de los usuarios del mismo.



MARÍTIMAS

Por todo ello, se hace necesario un plan de inversión y desarrollo de las infraestructuras para la carga aérea en el aeropuerto de Barajas por parte del Ministerio de Fomento, en línea con lo expuesto, acorde con el despliegue comercial y la política de potenciar nuestro comercio exterior que todos deseamos, permitiendo un mayor impulso y auge para nuestra economía nacional.