

Aéreo



CAPITOL = STABO AIR

CAPITOL = SYRIAN AIR

Opinión:

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



Cesáreo Fernández,
Secretario General de ATEIA-OLTRA Madrid

Hace unos días el ministro de Fomento, Íñigo 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.

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 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 expe-





CAPITOL = PEGASUS

CAPITOL = AIR ARABIA

→ diciones 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 metros cuadrados, 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.

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.

ATEIA Madrid organizó un curso sobre la figura del Operador Económico

La pasada semana se clausuró en la sede de ATEIA-OLTRA Madrid el curso Operador Económico Autorizado (OEA), que se impartió entre los días 21 y 30 de mayo.

El curso sirvió para analizar la normativa del Código Aduanero de la Unión sobre las ventajas, alcance y requisitos para la obtención y mantenimiento de la autorización OEA.



Curso sobre el OEA en ATEIA Madrid

La Asociación de Transitarios de Madrid (ATEIA-OLTRA) ha organizado para este mes de mayo un curso sobre la figura del Operador Económico Autorizado (OEA).

El curso del OEA, con una duración de 10 horas lectivas, se inició ayer lunes y finalizará el 30 de mayo. Erasmo Cristóbal, inspector de Aduanas, será el responsable de transmitir a los matriculados el conocimiento completo y necesario sobre las ventajas y alcance del certificado OEA.

ATEIA Madrid organiza una jornada sobre el Reglamento europeo de protección de datos

La Asociación de Transitarios de Madrid (ATEIAOLTRA) ha organizado para mañana viernes una jornada sobre el nuevo Reglamento europeo de protección de datos, que ha entrado en vigor este mes de mayo. La sesión informativa estará dirigida por Manuel Gámez de la Torre, formador en protección de datos personales y responsable de seguridad.

La jornada de ATEIA Madrid ofrecerá una visión global del nuevo sistema legal de protección de datos y analizará los requisitos que establece la normativa a las empresas. Asimismo, se hablará sobre la manera de cumplir con las obligaciones en esta materia para reciclar la formación del sector referida a la protección de datos de las empresas, para evitar las sanciones que pueden imponer las autoridades.