

AÉREO • Frente al 58,5% global, Barajas se sitúa al cierre de octubre en el 44,1% y El Prat en el 30,8%

Madrid y Barcelona siguen por debajo de la media mundial en la implantación del e-AWB

INMA PEÑA
MADRID

En base a los datos ofrecidos ayer a Diario del Puerto por la Asociación de Transporte Aéreo Internacional (IATA), Madrid-Barajas y Barcelona-El Prat siguen por debajo de la media mundial en la implantación del conocimiento aéreo electrónico (e-AWB), si bien "es un nivel muy aceptable si lo comparamos con otros aeropuertos europeos", destacó ayer Francisco Rizzuto, cargo specialist manager Europe de IATA.

En estos momentos, en el 44,1% de las operaciones de carga aérea realizadas en el Aeropuerto de Adolfo Suárez Madrid-Barajas se utiliza el e-AWB. Así, el aeropuerto de Barajas se situaría en el puesto número 38 en el ranking mundial de implantación del e-AWB.

Mientras, el Aeropuerto de Barcelona-El Pra se sitúa en el puesto número 55 del ranking, habiendo realizado hasta octubre el 30,8% de sus operaciones aéreas a través del e-AWB.

Para ampliar datos a nivel nacional, podemos destacar que en el 39,5% de las operaciones aéreas realizadas entre la península y las Islas Canarias se utilizó el e-AWB.



De izquierda a derecha: Jaume Adrover y Antonio Murillo (Portel); Francisco Rizzuto (IATA), Carlos Arauz y Cesáreo Fernández (ATEIA) y Manuel Galindo (Webcargo). Foto I.Peña.

A nivel global, según los datos de IATA, la implantación mundial del e-AWB es de un 58,5% hasta octubre de 2018, frente al 47% que supone la inclusión del proceso electrónico en todas las operaciones realizadas en Europa, por lo que Madrid y Barcelona están por de-

bajo tanto de la media mundial como de la media europea.

El objetivo de IATA para finalizar el año 2018 es que la implantación del e-AWB a nivel global alcance un 68%.

Estos datos sobre el proceso de implantación del e-AWB se dieron ayer a conocer en Ma-

drid en el marco de una jornada informativa organizada por la Asociación de Transitarios de Madrid (ATEIA-OLTRA Madrid).

La jornada fue inaugurada por Carlos Arauz, presidente de ATEIA Madrid, y Cesáreo Fernández, secretario general. En el encuentro participaron tres

El Aeropuerto de Barajas se sitúa en el puesto número 38 a nivel mundial en cuanto a la implantación del e-AWB

de las compañías tecnológicas que proporcionan soluciones de e-AWB y que actualmente se utilizan en el mercado. En representación de estas tres compañías intervinieron en la jornada Manuel Galindo, de Webcargo; Pedro Antón, de Edicon; y Antonio Murillo y Jaume Adrover, de Portel.

A pesar de que el nivel de implantación del e-AWB en España y Europa es destacable, los ponentes coincidieron en la jornada en que "todavía falta el impulso definitivo para digitalizar el contrato de transporte aéreo", señaló Cesáreo Fernández. Por su parte, Francisco Rizzuto añadió que las pruebas piloto realizadas años atrás y las primeras implantaciones "ya han confirmado las ventajas que tiene digitalizar el proceso del AWB". Además, recordó, como ya adelantó este Diario, que a partir del 1 de enero "el e-AWB se considerará el medio utilizado por defecto y el AWB en papel será considerado la excepción".

A LONG WAY TOGETHER

BKT
GROWING TOGETHER

PORT KING PLUS

- Profunda banda de rodadura y robustos tacos
- Larga vida del neumático
- Elevada resistencia a las grietas por esfuerzo

bkt-tires.com

ARKAS
SPAIN S.A.

Servicio de Importación / Exportación desde:
Barcelona, Castellón, Valencia, Algeciras, Marín, Bilbao

Hasta:
Turquía, Grecia, Egipto, Líbano, Mar Negro, Nigeria, Gana, Costa de Marfil, Argelia, Marruecos, Israel

VALENCIA Paseo Alameda, 34-6ª planta Edificio Mozart 46023 VALENCIA
Tel. (0034) 96 044 00 60 Fax (0034) 96 044 00 61 arkas-spain@arkas-spain.com

BARCELONA C/ Plom, 5-7, 3º 1ª Edif. Sertram 08038 BARCELONA
Tel. (0034) 93 144 00 50 Fax (0034) 93 144 00 51

CASTELLÓN Avda del Mar, 44 1-A1 12003 CASTELLÓN
Tel. (0034) 96 435 08 56 Fax (0034) 96 435 08 56



RECIBE LAS ALERTAS

¡Solo para suscriptores!

Mándanos un Whatsapp con la palabra "ALTA" al 600 559 449 con tu nombre, apellidos y empresa

Diario del Puerto.com

FERROVIARIO • La Autoridad Portuaria de la Bahía de Algeciras cumplió ayer 50 días sin tren

La conexión ferroviaria con el puerto de Algeciras no se restablecerá hasta primavera

MIGUEL JIMÉNEZ
MADRID

Adif calcula que la conexión ferroviaria con el puerto de Algeciras no quedará restablecida hasta la próxima primavera, después de que el temporal del 21 de octubre dañara seriamente la infraestructura en el tramo Algeciras-Bobadilla a su paso por la localidad de Arroyo de las Tinajas.

Según anunció ayer Ana Pardo, presidenta de Adif, en el Foro Corredor Mediterráneo, organizado por la Cadena Ser en Algeciras y que pudo ser seguido telemáticamente, las obras puestas en marcha tratarán de salvar los daños en la infraestructura con la construcción de un viaducto metálico de 85 metros que estará listo con horizonte "primavera".

Por tanto, hasta entonces el puerto de Algeciras seguirá sin tren, un grave daño operativo y



Autoridades asistentes ayer al Foro Corredor Mediterráneo organizado en Algeciras por la Cadena Ser.

competitivo del que ayer se cumplieron 50 días.

Pardo realizó estas declaraciones en el marco de una jornada en la que se presentó el informe encargado por la Autoridad Portuaria de la Bahía de Algeciras a la consultora TRN Taryet sobre las potencialidades

de la conexión ferroviaria del enclave andaluz.

Según expuso Víctor García, de TRN Taryet, la actual infraestructura, ahora mismo fuera de servicio, tiene enormes limitaciones pues hablamos de una vía única sin electrificar, de ancho ibérico, con rampas de 24

mm, ausencia de control de tráfico centralizado, limitaciones de velocidad, apartaderos de menos de 500 metros e incertidumbre sobre los gálibos existentes, así como heterogeneidad en las prestaciones de los tramos a partir de Bobadilla, "limitaciones que condicionan la

competitividad" y han llevado a que hasta el corte de la línea la media de tráfico anual en los últimos cinco años fuera de 40.000 TEUs, con trenes cada vez más cortos y unos siete convoyes tanto de entrada como de salida a la semana, es decir, apenas un tren diario.

Según el informe, en la actualidad la demanda ferroviaria captable por el puerto ascendería a 100.000 Teus+30.000 UTIs, equivalentes a 2 millones de toneladas de mercancías, lo que supondría que la infraestructura Algeciras-Bobadilla debería poder asumir 86 circulaciones semanales (43 en cada sentido).

A su vez, para 2030 la demanda potencial captable llegaría hasta las 211 circulaciones semanales, algo imposible de asumir ahora mismo para una infraestructura ferroviaria que con las mejoras previstas llegaría a un máximo de 100 circulaciones de capacidad/semana.

Manuel Morón: "Los mensajes de Boira son abiertamente vejatorios"

Durante su intervención ayer en el Foro Corredor Mediterráneo organizado por la Cadena Ser, el presidente de la Autoridad Portuaria de la Bahía de Algeciras (APBA), Manuel Morón, se mostró más contundente que nunca para mostrar su indignación por la dramática situación que vive Algeciras, "sin tren" desde el pasado 21 de octubre.

Morón negó que todo se deba a una

desgracia. "No es fuerza mayor, es fruto de la desidia y el abandono", denunció el presidente de la APBA, quien detalló todas las taras competitivas de la línea Algeciras-Bobadilla que harán que "aunque se repare la línea sigamos aislados".

Manuel Morón hizo un amplio repaso de todos los proyectos estratégicos que ahora mismo van a quedar bloqueados por la ausencia del tren,

como el corredor con Tanger Med para dar solución de continuidad en el Estrecho al tráfico rodado de más de 700.000 camiones o el acuerdo con el puerto de Ningbo para llevar hasta Algeciras el corredor ferroviario desde Yiwu.

El presidente de la APBA fue muy crítico con el papel del Gobierno de Rajoy, que a su juicio paralizó todas las inversiones en la línea Algeciras-Bo-

badilla, alabó la inversión de 200 millones que en su día hizo el Gobierno de Zapatero y agradeció la predisposición del actual ejecutivo.

Además, Morón fue extremadamente crítico con los lobbies del Corredor Mediterráneo y con su actual coordinador, José Vicente Boira, recordando sus tuits, de los que se ha hecho eco este diario, y calificándolos de "abiertamente vejatorios".

LOGÍSTICA • La Asociación de Couriers denuncia los cambios en la responsabilidad, las sanciones y la representación

AECI exige que se dé marcha atrás en las modificaciones legales del Anteproyecto de Lucha contra el Fraude Fiscal

DP MADRID

AECI (Asociación Española de Couriers Internacionales) ha decidido aunar esfuerzos con el Consejo de Agentes de Aduanas y FETEIA para "dar a conocer la grave situación que se puede crear y, una vez se tome consciencia de ello, dar marcha atrás en las modificaciones legales que se proponen en el Anteproyecto de Ley de Lucha contra el Fraude Fiscal".

En las alegaciones remitidas en el marco del proceso de información pública, AECI alerta

de que en relación con las actuaciones practicadas por la Administración tributaria fuera de los recintos aduaneros, el Anteproyecto recoge la extensión a los representantes aduaneros de la responsabilidad por las deudas tributarias en concepto de IVA, bajo la excusa de aclarar el término "recinto aduanero".

"Ello supone que, al contrario de lo que sucede hoy, se hace responsables a aquellos de las deudas tributarias por actuaciones de control a posteriori realizadas por la Inspección después del levante y en tanto no

estén prescritas las deudas. Se trata, por tanto, de un cambio radical", denuncia AECI, adoptándose un modelo que "penaliza indebidamente al representante aduanero", asegura.

En segundo lugar, según AECI, el Anteproyecto "pretende incrementar de manera desmesurada los importes de las sanciones mínimas por la infracción de normas de carácter meramente formal, lo que da lugar, bajo la excusa de la necesaria disuasión de toda sanción, a una desproporcionalidad entre infracciones y sanciones".

Por último, el Anteproyecto introduce como novedad, según AECI, que "cuando el representante aduanero que actúe en la modalidad de representación directa quiera solicitar la constitución de una garantía global, quedará obligado al pago de la deuda aduanera y tributaria cuando no haya sido satisfecha por el deudor o no haya podido ser recaudada como consecuencia de la ejecución de la garantía".

AECI considera que ello no sólo no se adecua al CAU, sino que "contradice anteriores dis-

posiciones de la propia AEAT y, en definitiva, desdibuja el diferente tratamiento que, en el ámbito aduanero y fiscal, ha de existir entre los representantes aduaneros que actúan con representación indirecta y aquellos otros que actúan con la representación directa, en cuanto ésta implica siempre que se actúa en nombre y por cuenta del representado, lo cual supone que los efectos de la actuación del representante se producen directa e inmediatamente en la esfera jurídica del representado".