

Los transitarios denuncian los desvíos de tráfico a otros puertos europeos

El presidente de Feteia, **Enric Ticó**, se ha dirigido por escrito a la ministra de Sanidad, **María Luisa Carcedo**, a quien le ha recordado que desde las distintas Asociaciones miembros de la Federación, especialmente desde **Ateia-Oltra Galicia**, le transmiten su preocupación referente a unos hechos extraños que, ciertamente y de confirmarse, entiende que ponen en peligro al comercio internacional español.

En dicho escrito Feteia explicita que, desde el pasado verano, se comenzó a solicitar por parte de los Inspectores de Sanidad que actúan en los distintos **Puestos de Inspección Fronterizo (PIF)** los certificados de capturas para verificar si los barcos figuran en las listas de establecimientos autorizados a exportar a la Unión Europea. A finales del mes de agosto, se dejó en suspenso dicha solicitud de documentación adicional, hasta que se informase a la Comisión Europea, la cual debería determinar cómo actuar homogéneamente en todos los Estados miembros. Por ello, se dejaron de exigir los certificados de capturas que mencionaba.

El 18 de marzo de 2019 se firma la instrucción IM/1/2019 y esta se comunica a las **Delegaciones y Subdelegaciones del Gobierno, directores de las Áreas Funcionales y jefes de Dependencias y oficinas de Sanidad**. El 19 de marzo de 2019 se publicó la instrucción en la web de Ministerio en el apartado “Guías y protocolos” con entrada en vigor el día 20 de marzo de 2019. A partir de dicha fecha, en los PIF’s se empieza a solicitar los referidos certificados y verificar los buques y si estos están incluidos en la **casilla I.28 del certificado de origen**, así como la planta que lo ha procesado. Este hecho, declaró Ticó, “empezó a paralizar en puerto los contenedores que ya habían llegado”. Es por ello, y ante esta extraña e insólita situación, que los operadores comienzan a desviar sus mercancías a otros puertos de la UE donde esta instrucción no era de aplicación.

El día 2 de abril, se publicó en la web del Ministerio una nueva instrucción, IM/2/2019, la cual anuló la anterior, con entrada en vigor el día 3 de marzo de 2019 (entendiendo desde Feteia que esto debía ser un nuevo error y que debía referirse al 3 de abril de 2019).

Desde esta fecha, la situación es caótica. Enric Ticó constata que “hay mercancías desviadas a otros puertos de la Unión Europea donde esta instrucción **no se aplica**, con la consiguiente pérdida de competitividad de los puertos españoles frente a los del resto de Europa. También hay mercancías retenidas en puerto por parte de la inspección a la espera de aclaraciones o modificaciones de la casilla i.28 cuando ya la IM/2/2019 no lo exige y sí que están inmovilizadas por requerir **Certificado de Capturas** y o aclaraciones del alcance de las actividades de los pesqueros y buques de transporte”. Ante esta situación, “los operadores no se atreven a introducir mercancías a través de los puertos españoles, debido a la inseguridad jurídica existente, y los proveedores se niegan a cargar sus mercancías con destino a España, aceptando solamente pedidos para otros puertos europeos”.

Ticó comentó que “resulta extraño que **ningún colectivo haya sido informado oficialmente de la aplicación y entrada en vigor** de estas dos instrucciones, más allá de las filtraciones del documento y posterior publicación en web, cosa que hasta la fecha no es de obligada consulta, y todo cambio en el procedimiento documental debe ser informado a los operadores y dar un plazo para la entrada en vigor. Una instrucción de este tipo no debe

modificar el protocolo de control documental, debe modificarse el propio protocolo, de lo contrario no se trataría de un protocolo de actuación”.

Para concluir la carta, Enric Ticó comunica a la ministra su estupefacción “ante tamañas actuaciones”, lamentando “profundamente” esta situación y “creyendo indispensable” hacerla conocida directamente de ella, dado que ocasiona “graves perjuicios económicos y comerciales, una extraordinaria alarma empresarial y desconfianza hacia las Administraciones Públicas”.

Conclusiones

Desde Feteia afirman que:

- Los controles sanitarios en frontera responden a una lógica preventiva y garantista de evitación de la propagación de enfermedades derivadas del tráfico internacional de mercancías, que se imbrica con otra lógica distinta, que es la de la política comercial y su repercusión en el orden económico, ya que dentro de la cadena logística del comercio internacional resulta clave la prestación de servicios óptimos y *just in time*.
- Detectamos una alta improvisación, aprobando y anulando instrucciones sin valorar el impacto económico hacia a los operadores, y que al final repercute en la competitividad de nuestra economía.
- Los responsables de este despropósito deben dar explicaciones al respecto y se deben tomar medidas para que estas actuaciones no vuelvan a suceder. No es la primera vez que sucede, visto es las diferencias evidentes entre los distintos PIF's del territorio nacional.
- No se pueden aplicar medidas de carácter local/nacional que restan competitividad respecto a otros Estados miembros. Cuando lo propio y deseado para evitar agravios comparativos entre Estados es que los Reglamentos de la UE que establecen los referidos controles se apliquen de forma simultánea en todo el territorio de la UE.
- La voluntad del legislador queda clara y si hubiese querido añadir también los buques de transporte lo hubiera reflejado en el Reglamento 853/2004 donde si se estableció para dos tipos de producto concreto datos adicionales a añadir en la casilla I.28 (moluscos bivalvos y carne).
- No entramos en el fondo de la cuestión, aun cuando no estamos de acuerdo, pero si entramos en las formas, pero ciertamente y desde el día 02/04/2019 (fecha de publicación de la segunda instrucción) también entramos en los modos.
- Se percibe una precipitación y falta de análisis alarmante, véase la instrucción IM/1/2019, al no tener en cuenta la imposibilidad de indicar para una misma partida más de un establecimiento en la casilla I.28 del TRACES.