

## LUCES ROJAS



Por  
**Loli Dolz**

lolidolz@grupodiario.com

@LoliDolz

## Sí es posible una Ley Aduanera competitiva

Los agentes de aduanas españoles lo pueden decir más alto, pero no más claro: el Proyecto de Ley de Medidas de Prevención y Lucha contra el Fraude Fiscal contempla un endurecimiento de las condiciones de actividad de la representación aduanera de tal calibre que su aprobación tal cual está redactado hará peligrar 10.200 empleos en España.

El Proyecto de Ley incluye medidas de lucha contra el fraude con hitos como la actualización de la lista de paraísos fiscales, el control fiscal sobre el mercado de criptomonedas, la limitación de los pagos en efectivo o la prohibición por ley de las amnistías tributarias. Ok, hasta aquí lo compramos. Pero, **el problema es que, al tiempo que nos hablan de luchar contra el fraude, añaden una modificación en el impuesto sobre el Valor Añadido en su afectación a la normativa aduanera**, “lo que dificulta los requerimientos para el desarrollo de dicha actividad”, explica el Consejo General de Agentes de Aduanas; y, además, en relación con el régimen de responsabilidad en las operaciones aduaneras, prevé que los agentes y representantes aduaneros “deban responder como responsables subsidiarios, sobre el IVA a la importación (y otros impuestos asociados) mediante unas garantías financieras por el plazo de 4 años desde el despacho de las mercancías”. Pero-qué-me-estás-contando.

En este escenario, los aduaneros lo tienen claro: nadie va a querer trabajar en España porque, oh sorpresa, la gente no es tonta. **Una vez se establezca el despacho centralizado europeo ¿qué sentido tendrá operar en un país en el que exista uno de los regímenes de responsabilidad más rigurosos de la UE?** Pudiendo elegir (además sin penalizaciones de ningún tipo) despachar las mercancías que lleguen a España desde Rotterdam, Copenhague o Hamburgo, ¿para qué hacerlo desde Algeciras, Barcelona o Valencia? Los operadores centralizarán las operaciones (y departamentos) y... traca-traca ¡menos costes y todos felices! (ellos, claro, los que hayan deslocalizado la actividad).

### Las medidas del Proyecto de Ley se llevan por delante el atractivo comercial y la competitividad de España en el marco europeo

**Además, no solo estaríamos hablando de amortizaciones de empleos vinculados a la actividad de representación aduanera en España y de la concentración de la actividad** en grandes operadores, sino que las implicaciones del endurecimiento de las condiciones del ejercicio de la representación aduanera se sentirían de manera inevitable en nuestro comercio exterior y en la capacidad de internacionalización de las empresas españolas. Pero... ¿no nos decían que el comercio exterior era fundamental para nuestra economía, para nuestro PIB? ¿No es uno de los principales motores que tiene el país para su recuperación económica en la era COVID? ¿Entonces?

Tomar la decisión de salir del grupo de países que aplican un nivel de restricción medio y que incluye a los estados con mayor volumen de comercio exterior de la UE (a saber: Alemania, Países Bajos, Italia y Francia) es una estrategia para... ¿algo? A ver si es que nos estamos perdiendo la jugada maestra... Aunque lo dudo.

Las medidas del Proyecto de Ley se llevan por delante el atractivo comercial y la competitividad de España en el marco europeo, en eso estamos todos de acuerdo, así que, por favor, señores del Gobierno ¿nos explican las razones por las que no ven (o no quieren ver) los problemas que plantean dos voces expertas y autorizadas como son las del Consejo General de Agentes de Aduanas y la de FETEIA-OLTRA? Oye, que si el problema es que no entienden alguna cosita, díganlo que sé de muchos que estarían disponibles para sesiones informativas. Mejor preguntar que arrepentirse ¿no?

**Hagamos una Ley Aduanera del siglo XXI que nos permita tener un sector aduanero español en el siglo XXI.**



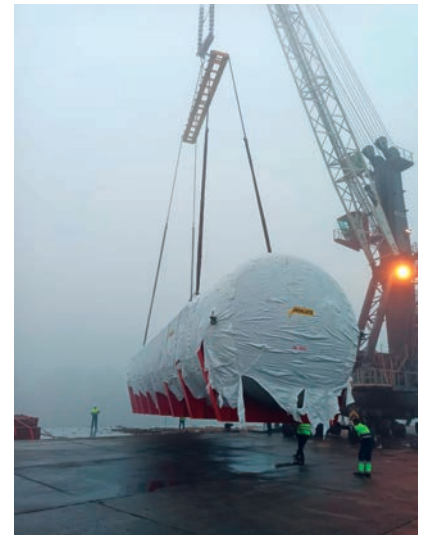
El tanque de fermentación, de 44 toneladas, es para una multinacional cervecera.

## MARÍTIMO • El tanque medía 27,8 m de largo y 6 m de ancho Carbón Puerto realiza la descarga de un tanque de fermentación de 44 t

DP CÁDIZ

Carbón Puerto ha vuelto a convertirse en la empresa estibadora “de referencia en la carga y descarga de proyectos de grandes dimensiones por el Puerto de Sevilla”, después de realizar exitosamente una operativa de proyecto que ha supuesto la manipulación de un tanque de fermentación de grandes dimensiones. Así lo aseveró a este Diario, Alberto Pernía Guerrero, responsable de Compras de Carbón Puerto, quien detalló que, en este caso, se trató de un tanque de fermentación de 44 toneladas de peso, 27,8 metros de largo y 6 metros de diámetro para una multinacional cervecera.

El depósito se descargó del buque “Marcel”, procedente del puerto de Santander, en el muelle de Tablada del puerto de Sevilla. Esta operación con una mercancía de gran volumen, “se trata de una muestra más de la confianza depositada en Carbón Puerto como empresa estibadora especializada en la manipulación de piezas de grandes dimensiones y pesos, para las que se requieren estudios previos,



El depósito se descargó del buque “Marcel” en el muelle de Tablada del puerto de Sevilla.

medios y personal especializado”, subrayó Alberto Pernía.

Cabe recordar que el operador de estiba-desestiba y almacenamiento de todo tipo de mercancías, consignatario de buques y fletamentos está establecido en Sevilla, cuenta con instalaciones propias de última generación y con acceso a sus instalaciones a través de carretera y ferrocarril.

MARÍTIMO • El objetivo de la firma es consolidar su posición estratégica en el sur de España

## Boluda Port Services adquiere la empresa Amarradores del Puerto de la Bahía de Cádiz

DP CÁDIZ

Boluda Port Services, la división de Boluda Corporación Marítima dedicada a ofrecer servicios de amarre, y suministro y transporte con lanchas y gabarras a buques, ha adquirido la empresa Amarradores del Puerto de la Bahía de Cádiz, SL.

La adquisición, que tuvo lugar el pasado 15 de diciembre de 2020 con la compra del 100% de las acciones (las cuales pertenecían a dos socios al 50%), se produce por la decisión de la multinacional española de consolidar su posición estratégica en el sur de España. La compra también ha incluido la integración de

los trabajadores que ya forman parte de la compañía.

La operación ha coincido con la puesta en marcha de la línea Daily Canarias, un servicio de transporte de mercancías que conecta diariamente la península, a través de los puertos de Cádiz y Sevilla, con los principales puertos canarios.



La compra incluye la integración de los trabajadores que ya formaban parte de la compañía.