

NOTA DE PRENSA

Elecciones a la Presidencia de FETEIA

ENRIC TICÓ REELEGIDO PRESIDENTE DE LA FEDERACIÓN DE TRANSITARIOS, OPERADORES LOGÍSTICOS Y REPRESENTANTES ADUANEROS

FETEIA PRESENTA UN INFORME SOBRE LA SITUACIÓN DE LOS PUESTOS DE CONTROL FRONTERIZO EN ESPAÑA, ASI COMO PROPUESTAS CONCRETAS PARA SOLUCIONAR LOS PROBLEMAS DETECTADOS

La Federación española de Transitarios. Organización para la Logística, el Transporte y la Representación Aduanera (FETEIA-OLTRA), ha celebrado hoy su Asamblea Electoral, con la participación de delegados de las 20 asociaciones de transitarios del conjunto del Estado, concretamente las Asociaciones (ATEIA) de: Alicante, Aragón, Asturias, Bahía de Algeciras, Baleares, Barcelona, Bizkaia, Cádiz, Ceuta, Galicia, Gipuzkoa, Girona, Las Palmas, Madrid, Málaga, Melilla, Sevilla, Tarragona, Tenerife y Valencia.

Una vez realizado el escrutinio de los votos emitidos, y por unanimidad de todos los delegados, se ha procedido a la proclamación de Enric Ticó como Presidente de FETEIA para el próximo trienio. Ticó ha ocupado ininterrumpidamente la presidencia desde el año 2005. Los anteriores presidentes fueron Alfredo Molinas (1978-1998), Jesús Cuellar (1998-2002) y Jordi Mallol (2002-2005).

Ticó ha agradecido la nueva muestra de confianza de todas las empresas asociadas (que suponen el 89% de todas las empresas del sector), y ha manifestado que “El transitario seguirá siendo el integrador de toda la cadena logística, el que asegura la eficiencia global del sistema, integrando operadores, proveedores, fabricantes, almacenes logísticos, compañías aéreas, navieras, ferroviarias o de transporte por carretera. Las empresas transitarias, como operador neutral, tienen una visión global y poliédrica de la cadena de suministro, además del talento y la formación especializada que da seguridad a los envíos a todo el globo terráqueo. Somos la voz de la carga, una carga que no vota, pero sin la cual los mercados estarían desabastecidos y la producción industrial inmovilizada”. Ahora más que nunca es el momento de la cooperación empresarial, especialmente en el ámbito de las PYMES y de la apuesta por la inteligencia artificial y la tecnología que nos permite avanzarnos a los requerimientos de nuestros clientes, en un mundo cada vez más caótico, imprevisible...hemos pasado de la era de la no información, a la del colapso por un exceso de la misma, Es por ello que las organizaciones patronales cada vez tenemos mayor importancia en la sociedad” ha destacado.

PRESENTACION DEL ESTUDIO “INFORME DE SITUACION DE LOS PUESTOS DE CONTROL FRONTERIZO EN ESPAÑA”

Ante la situación de quejas generalizadas por las disfunciones existentes en los Puestos de Control Fronterizo, la Comisión de Aduanas de la Federación, presidida por Juan Uhía (Galicia) y vicepresidida por Diego Romero (Algeciras), ha presentado un informe de situación de los Puestos de Control Fronterizo en España.

Debemos comenzar por tratar de definir el concepto de Puesto de Control Fronterizo, que vendría a ser el lugar y las instalaciones que le pertenecen designado por un Estado miembro para la realización de los controles oficiales previstos en la normativa correspondientes a las operaciones de comercio exterior.

Enric Ticó ha mostrado su preocupación por la gran cantidad de desajustes y descoordinación que se producen en los PCF, en parte comprensibles por el hecho de que en estos puntos neurálgicos del comercio internacional confluyen competencias de distintos ministerios, y un sinfín de organismos públicos. Pero la propuesta no sólo detecta cuellos de botella, sino que hace propuestas de solución. “El Estado debería ser consciente de que la inversión necesaria para encarar las soluciones planteadas tienen un coste muy inferior a los beneficios económicos que se producirán en caso de que nuestras propuestas sean atendidas. Y no sólo eso, en caso de que no se nos escuche, la pérdida de competitividad de puertos, aeropuertos y terminales multimodales, tendrá unos desastrosos efectos económicos para la economía española. No podremos competir con otras cadenas logísticas más eficientes y menos burocratizadas ya que la competencia internacional es extraordinaria” ha afirmado Ticó.

Entre las medidas que propone FETEIA-OLTRA, cabe destacar las siguientes:

1. NORMATIVA APLICABLE

Un factor que está adquiriendo cada vez mayor importancia es el hecho de que las normas que afectan al comercio exterior (ya sea en lo puramente operativo, como en el aspecto tributario) se publican con muy poco margen para su aplicación.

Por otra parte, las normas, en ocasiones no están adaptadas a la realidad económica y generan enormes costes de gestión. Además, la técnica legislativa es francamente mejorable. Ejemplos recientes son la Ley 14/2022, de 8 de julio, por la que se modifica el Impuesto sobre los Gases Fluorados de Efecto Invernadero y la Ley 7/2022, de 8 de abril, de residuos y suelos contaminados para una economía circular, en la que se regula el impuesto especial sobre los envases de plástico no reutilizables, publicadas prácticamente el día anterior al de su entrada en vigor, sin margen para su estudio. Además, en el caso del impuesto especial sobre los envases de plástico no reutilizables, la norma genera enormes costes administrativos (aparte del económico), a los sujetos pasivos.

2. CRITERIOS EN LA OPERATIVA DE LOS PCF

Es urgente acabar con las disfunciones que se generan actualmente en la operativa de los PCF, ya que cada uno tiene un criterio dispar, con el peligro de que ello genere una situación de agravio comparativo y una competencia desleal dentro del propio sistema.

En cuanto a las instalaciones físicas, es necesario potenciar PCF únicos en los que no se deje la gestión en manos de compañías privadas. Ha de existir una gestión correcta y una auditoría por parte de aviación civil. En caso contrario, se debe exigir a los operadores privados contar con todos los controles. Es inadmisibles que en los principales aeropuertos no se puedan pasar determinados controles.

Para los aeropuertos se necesita la decidida implicación de AENA y de la Dirección General de Aviación Civil. Hay que dotar de contenido a los Comités Facilitadores de Carga y los *Cargo Community System*. El ejemplo está en Puertos del Estado.

También en las Aduanas terrestres deben involucrarse las autoridades pertinentes, incluida la Delegación de Gobierno.

3. PCS-CCS

En relación con los PCS-CCS, es necesario superar el hecho de que cada puerto/aeropuerto/paso fronterizo tenga uno independiente. Hay que avanzar hacia la interoperabilidad de plataformas y la VUA aduanera y portuaria.

FETEIA-OLTRA es especialmente crítica con la cada vez más difícil relación entre los Representantes Aduaneros y las Administraciones, dado que paulatinamente la Administración ha ido desapareciendo y dando un peor servicio. También en este ámbito, FETEIA-OLTRA propone:

1. Implementar un chat que permita la comunicación instantánea con el funcionario de que se trate.
2. Implantar un sistema de triaje, reparto y seguimiento de asuntos.
3. Establecer un procedimiento común de gestión de incidencias, de manera que no resulte necesario emplear los conductos alternativos que resulten más efectivos en cada Aduana.
4. Habilitar canales telefónicos entre la Administración y los representantes de las empresas.
5. Establecer una vía clara de comunicación (por ejemplo, teléfono, mensajería instantánea, etc)
6. Impartir mayor formación. En cuanto a la falta de formación, esto provoca que se vaya con pies de plomo. Se percibe en ciertas plazas un trato cada vez peor con el contribuyente. Se exige mucha documentación, en la mayoría de ocasiones irrelevante, lo que retrasa los tiempos de despacho. Esto provoca, a veces, inversiones de la carga de la prueba, desembocando en situaciones incomprensibles de tener que demostrar que algo no está sujeto a lo que sea, cuando lo imperativo pasa por que sea la Administración la que identifique cuando algo está sujeto a algo.

Según el Presidente de la Comisión de Aduanas de FETEIA, Juan Uhía, “el estudio se trata de un documento vivo donde hemos colaborado representantes de todas las ATEIA’s. En estos 10 meses hemos identificado los asuntos que nos preocupan a nivel local y cuáles de estos problemas tienen un carácter nacional y común a todos. El principal en todos ellos es el distanciamiento que se está produciendo entre la Aduana y los operadores; de siempre ha habido una colaboración fluida que ahora en la mayoría de las aduanas es inexistente. Los horarios y la cita previa entendemos que es la raíz del problema, por ello ya hemos iniciado con el Departamento de Aduanas el camino para volver a acercarnos utilizando, como no puede ser de otra manera, las herramientas del siglo XXI.

Sobre FETEIA-OLTRA

FETEIA-OLTRA, Federación Española de Transitarios, Expedidores Internacionales y Asimilados. Organización para la logística, el Transporte y la representación Aduanera, fundada en el año 1.978, es una organización profesional, de carácter sectorial, constituida como órgano de coordinación, representación, gestión, fomento y defensa de los intereses generales y comunes de las organizaciones empresariales de Transitarios, Operadores Logísticos Y Representantes Aduaneros (ATEIA’s) de todo el territorio nacional, que tienen como asociadas a las empresas de su demarcación.

Forma parte de FIATA -Federation Internationale des Associations de Transitaires et Assimilés-, de CLECAT -European Association for forwarding, transport and custom services-, de la Asociación Española para la Promoción del Transporte Marítimo de Corta Distancia/Short Sea Shipping, es miembro del Comité Nacional del Transporte por Carretera y socio fundador de la Fundación CETMO y de la Fundación FETEIA.

La Federación está compuesta por 20 Asociaciones Territoriales: Alicante, Aragón, Asturias, Bahía de Algeciras, Balears, Barcelona, Bizkaia, Cádiz, Ceuta, Galicia, Girona, Gipuzkoa, Las Palmas, Madrid, Málaga, Melilla, Sevilla, Tarragona, Tenerife y Valencia y se organiza en 7 Comisiones técnicas: Aduana, Aérea, Digitalización, ESG, Formación, Marítima y Terrestre.