

ENTREVISTA CON **LUIS ROSA**
PRESIDENTE DE ATEIA VALENCIA OLTRA

"La figura del transitario aporta seriedad y credibilidad a la cadena logística y al comercio internacional"

La figura del transitario es un elemento clave en la cadena logística y del comercio internacional. Tal y como señala Luis Rosa, presidente de ATEIA Valencia Oltra -Federación de Transitarios, Organización para la Logística y el Transporte-, que agrupa a las asociaciones empresariales provinciales de transitarios de Valencia, que a su vez representan a un total de 60 empresas del sector, aportan seriedad y credibilidad. «Por poner un ejemplo, en nuestra Comunidad, la Generalitat ha acabado contratando el servicio de una transitaria para este momento de covid-19 como para las posibilidades negativas que nos pueden venir en el futuro. El control y transporte multimodal, (la combinación del terrestre y aéreo internacional) han funcionado con rapidez y seguridad, puerta a puerta. Y sin olvidar la compleja documentación administrativa que conlleva, tanto en China como en la UE».

• La logística ha sido uno de los sectores fundamentales en esta crisis, ¿cuál ha sido el papel de los transitarios para garantizar su buen funcionamiento?

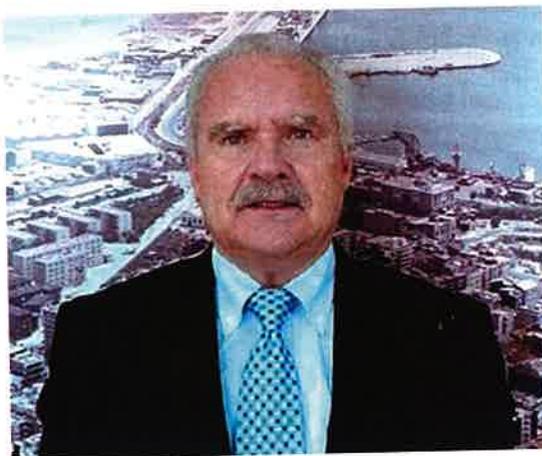
Ha sido la gran oportunidad para demostrar lo que siempre hemos hecho. Con soltura. La cadena logística no consta de un solo eslabón. Todos los eslabones son importantes. No hemos fallado, ni tampoco nuestros proveedores: los transportistas por carretera, las terminales de contenedores, el ferrocarril en su caso, la Administración Pública, sea la fiscal, sea la sanitaria, los sistemas telemáticos de la APV... Todo ello es una industria invisible, con inversiones escandalosas, tanto en infraestructuras, como maquinaria y en personal, pero una gran industria con casi 40.000 personas en el Puerto de Valencia (y Sagunto y Gandia) y que, vale la pena recordarlo, con su compromiso de emisiones cero en una quincena de años... que para entonces es posible tenga ya 50.000 personas.

• ¿Cómo ha afrontado el colectivo la crisis del coronavirus?

Nosotros con teletrabajo y mediante turnos. En general, donde intervenía la persona era necesario combinarse con el teletrabajo o estar al pie de la trinchera. Igual pasaba con algunos funcionarios, unos en su casa (teletrabajo) y otros al pie de la Terminal. Lo mejor del caso es que nos conocemos desde hace años y está demostrado que la confianza y la lealtad funciona cuanto mas dificultades se presentan. Lo sabíamos, pero había que demostrarlo... y hemos tenido la ocasión. El virus tiene parte de culpa, aunque en este caso, sea positiva. Otra sorpresa positiva ha sido el buen funcionamiento de wifi, 4G... nos ha congratulado podernos fiar del sistema telemático.

• ¿Qué retos han surgido para la vuelta a la actividad?

Esperamos cambios importantes en las relaciones administración fiscal / transitarios y representantes aduaneros. Vista la eficacia demostrada hay figuras que deben mejorar y ponernos a la altura de los países mas desarrollados en esta labor. También esperamos cambios importantes en el transporte marítimo.



Concretamente en el tamaño de los buques, por ejemplo los megabuques con 23000/ 24.000 teu's.

• ¿Nos volcaremos en ofrecer puertos HUB para estos grandes buques?

En este caso podrían quedar desde ya dos o tres grandes puertos en España, y Valencia será uno de ellos, capaces para albergar a estos gigantes. O podemos estar con puertos de dimensiones mas modestas y que permiten maniobrabilidad en defecto de la cantidad. Ahí se juega mucho con infraestructuras aún por hacer, porque el sistema de transporte multimodal con megabuques no desecha en absoluto el ferrocarril al centro de Europa. En definitiva, quiero decir que el transitario, representante aduaneros u operador logístico van a bajar de una manera diferente según el modelo elegido.

Por lo que respecta a las navieras, hay algunas que se interesan por dar un servicio integral al cargador... Es fácil de soñar pero muy difícil de hacer realidad, por los innumerables escollos que se presentan en el camino, como personal preparado, numeroso... En fin: pocos aliados para quien no lo ha vivido desde pequeño.

Además estamos pendientes de la línea ferroviaria del corredor Mediterráneo (con doble vía internacional). ¿Qué papel tendrá? Nosotros confiamos en ella, pero no nos olvidamos del transporte carretera y por el de la última milla... Es muy importante la logística que todo ello comporta.

Y por lo que respecta a los almacenes, se necesitan más almacenes para transitarios y otros operadores logísticos, como OEA's... El terreno portuario (a excepción de la ZAL) ya no es territorio aduanero. Los almacenes deben salir al exterior, lo que creará más puestos de trabajo.

• ¿Hacia dónde debe evolucionar la figura del transitario?

No es que deba, sino que tiene un abanico muy grande para evolucionar. Hay transitarias propietarias de grandes aviones de carga; otras con grandes almacenes, que permiten entrar el ferrocarril hasta las plataformas interiores y con muelles para cargar o descargar los camiones a fin de poder efectuar las consolidaciones de carga. Otras que orientan su negocio hacia mercancías concretas, que permiten la containerización, su posterior transporte por carretera, y llevarla hasta la terminal del buque para ser cargada. Otras mas pequeñas especializadas en el tráfico a Sudamérica; otras que abren casa propia en determinado país buscando la carga o combinaciones entre estas variantes. Muchas acaban siendo compradas por la competencia. Y todas se pueden defender. Hay tráfico para todos los gustos: desde el cliente que al llamar por teléfono prefiere oír una voz que le da la bienvenida en varios idiomas, al que prefiere hablar con el hombre de confianza de toda la vida porque nunca lo ha decepcionado.