La duana abaixa la barrera als anhels del port

Un model obsolet i una plantilla infradotada fan que els controls fronterers siguin un obstacle a les aspiracions logístiques de Barcelona.El nou codi duaner de la UE i la ràpida evolució del comerç internacional reclamen un servei més àgil

Born és una empresa instal·lada a Mercabarna que envasa fruita deshidratada procedent de Sud-àfrica. Tot i estar a tocar del port de Barcelona, la mercaderia que compra entra a Europa a través del port de Rotterdam. Preguntat per aquesta circumstància, Emili Majós, responsable de Born, agafa el mòbil i truca al seu operador logístic. “Per què importem per Rotterdam?”, li etziba. Sorprès pel sobtat interès del seu client, Gonzalo Bueno, director d'operacions de Transitainer, li explica que el port holandès ha funcionat històricament com un gran centre de mercaderies: allí es carreguen i es descarreguen cada dia milers de contenidors plens de productes dels quals només una part tenen Holanda d'origen o destinació.

El tràfic de fruita i verdura, considerat estratègic, és ara la meitat de fa 10 anys

Tretze persones van deixar la duana del port al juliol per altres destinacions

La duana és un fre a l'ampliació del mercat del tots els ports peninsulars

Part de la culpa la té el sector privat, més procliu a la protesta que a la proposta

Segons el volum de feina, caldrien 34 inspectors però n'hi ha 19 fent controls

L'alta mobilitat fa impossible la consolidació dels equips de treball

L'APB promou una queixa a Brussel·les sobre la laxitud dels ports del nord

El cas de Born no n'és l'excepció sinó la norma. Pablo Vilanova, director estratègic de Mercabarna, comenta que un 29% de les fruites i verdures que es comercialitzen en el mercat majorista de Barcelona procedeixen d'altres països. Això representa unes 450.000 tones principalment de fruita com ara banana, pinya, kiwi, mango, papaia i de l'anomenada fruita de contrast, és a dir, taronges i meló de l'hemisferi sud, quan aquí no és temporada. “L'entrada és bàsicament per altres ports, Barcelona està al marge d'aquestes rutes”, justifica Vilanova. Per exemple, hi ha vaixells que vénen d'Amèrica i descarreguen a Algesires i després fan un tomb per la Mediterrània; d'altres, procedents de l'Àfrica, prefereixen descarregar als ports del nord i, en tot cas, fan una parada a Galícia.

Lògicament aquesta realitat també condiciona l'exportació dels productes catalans a través del port de Barcelona. A Mercabarna, que cada any mou 1,7 milions de tones de fruites i verdures, venen un 25% a l'exterior, per tant, unes 400.000 tones. La xifra creix perquè fa uns anys tan sols era el 7%, però la majoria surt per carretera. L'exportació per mar des de Barcelona és limitada: part a Itàlia, aprofitant el desenvolupament del short-sea-shipping, les anomenades autopistes del mar, i part a altres llocs de la Mediterrània.

El capítol de fruites, hortalisses i llegums és poc significatiu al port de Barcelona. El 2015 va representar 348.360

tones -206.701 de les quals, en contenidors- cosa que vol dir només un 0,74% del prop de 47 milions de tones totals que es van moure. Tanmateix, l'Autoritat Portuària (APB) entén que la proximitat amb Mercabarna i el pes que el sector agroalimentari té a Catalunya -és el tercer motor exportador del país després d'automoció i farmàcia- constitueixen una bona oportunitat, per la qual cosa qualifica aquest tràfic com a estratègic i, per tant, a atraure. Pablo Vilanova explica que fa uns quatre anys que el port i Mercabarna han unit esforços per promocionar un pol agrologístic a la capital catalana, però el cert és que els resultats estan lluny de ser satisfactoris. Cal pensar que des del 2007, que es van moure 742.495 tones, el tràfic d'aquests productes no ha deixat de caure.

Portar rutes.

Part de la tasca d'aquest tàndem d'institucions consisteix a parlar amb les navilieres perquè portin rutes a Barcelona. En certa manera, és una feina semblant a la del Comitè de Desenvolupament de Rutes Aèries de l'aeroport del Prat, que estimula l'obertura de vols intercontinentals. De fet, Gonzalo Bueno recorre a aquest paral·lelisme per fer notar les dificultats que els propietaris dels vaixells alterin el seu mapa de rutes que avui dia prioritzen els ports del nord d'Europa: “Les navilieres, com les companyies aèries, porten les seves naus allà on saben que tenen tràfic i Rotterdam té una posició estratègica, ja que està a prop de grans nuclis urbans en una zona d'influència de més de 200 milions de persones”, diu.

Joan Llonch, president d'Assocome, l'associació de les empreses de Mercabarna, és de la mateixa opinió. Llonch recorda que els contenidors refrigerats en què viatgen les fruites i verdures, també anomenats refree, han desplaçat bona part de la càrrega d'aquests productes, que abans viatjaven en embarcacions especialitzades, cap a vaixells portacontenidors multiproducte. “Avui dia entre el 6% i el 8% dels contenidors són frigorífics, per tant, difícilment dominen la llarga distància”, recorda Alex Von Stempel, consultor i director general de Cool Logistics Asia, un saló de logística de productes peribles.

El comerç internacional de béns, sobretot els de més valor afegit, viatja en vaixells portacontenidors que cada cop són més grans i busquen llocs per garantir-hi la càrrega. També és cert que moltes navilieres són del nord i mantenen llaços culturals amb els països productors.

Per contra, el nord està lluny d'alguns països productors i per als productes peribles, el temps d'arribar al consumidor és vital. Hi ha fruites o verdures que aguanten fresques més temps, però n'hi ha d'altres que no tant, malgrat els avenços en conservació, per la qual cosa el productor no té més remei que treure la calculadora i analitzar mercats i rutes. Aquí Barcelona podria tenir una oportunitat per a determinades rutes, però en el seu intent per alinear totes les vàlues de la cadena logística en favor de l'eficiència, topa amb un factor que històricament ha estat un element de dificultat per a la consolidació de determinats tràfics com ara el de fruita i verdura: el servei d'inspecció duanera.

“Malgrat que la duana de Barcelona en el passat era reconeguda com a dinàmica i innovadora, actualment és un fre a l'ampliació del mercat del port i de la resta de ports peninsulars, especialment per a clients no nacionals o en el cas d'alguns tràfics especials”, reconeix taxatiu el port en el seu Pla Estratègic 2015-2020. Pablo Vilanova també ho té clar: “Tenim un problema amb la inspecció duanera”; i enumera problemes com ara: l'alta mobilitat dels treballadors del servei i la consegüent falta d'experiència, i la complexa coordinació entre àmbits de l'administració centrals implicats. El pla estratègic del port també fa el seu diagnòstic: “En comparació amb els del nord d'Europa, els clients de la duana de Barcelona i dels serveis d'inspecció perceben manca d'agilitat, falta d'homogeneïtat, rigidesa, incertesa i excessiu zel en les inspeccions, especialment en relació amb els serveis d'inspecció.” Aquest quadre clínic introdueix dos elements que poden ajudar a centrar la qüestió: en primer lloc, la inevitable comparació amb els ports del nord d'Europa com a referents d'eficiència i de competitivitat: ¿funcionen millor les duanes dels ports de Rotterdam, Hamburg o Anvers? I en segon lloc, el fet de situar els

problemes duaners en el terreny de les percepcions dels clients: ¿el mal funcionament de la duana és real o és el cap de turc d'ineficiències compartides pel conjunt de la cadena logística?

Darth Vader.

El 15 de desembre passat Fruit Logistica, el saló del sector més important d'Europa que es va celebrar del 3 al 5 de febrer a Berlín, va organitzar una jornada de presentació al port de Barcelona a la qual van assistir representants del sector agroindustrial vinculat al port. Entre les intervencions hi havia la de José Luis Guarga, director d'Agricultura i Pesca de la delegació del govern espanyol a Catalunya, de qui depenen els serveis d'inspecció duanera. Guarga va començar la presentació projectant a la pantalla de la sala una foto de Darth Vader, el dolent de Star Wars: "Aquesta és la imatge que teniu de nosaltres -va dir als assistents-, que som el costat fosc de la cadena logística." Acte seguit va passar a detallar les bondats d'un servei que va inaugurar unes instal·lacions noves el 2012 donant a entendre que les queixes dels usuaris no s'aguanten. Els assistents se'l miraven amb un xic d'escepticisme.

És cert que les inspeccions duaneres són un recurs fàcil quan del que es tracta és de buscar un culpable que les coses no vagin tan bé com haurien d'anar. Com a responsables del control d'entrades i sortides de mercaderies, compleixen una funció necessària i alhora ingrata perquè inevitablement suposen un obstacle al comerç. Són com els controls d'alcoholèmia que la policia estableix per la seguretat de les carreteres però que, de retruc, ens provoquen molèsties. No es pot renunciar a les inspeccions perquè el que està en joc és, entre altres coses, la salut pública. Però el que sí que s'ha d'exigir és que es faci de manera eficient.

Rafael Gomis, director d'organització i consultoria del negoci del port de Barcelona, recorda que el temps i els costos del procés -que són els paràmetres d'eficiència- són el resultat de la intervenció més o menys coordinada de diferents actors: el consignatari, la terminal, l'autoritat portuària, la duana, l'agent de duanes, el transitari, etc. "Podem cometre l'error d'assignar malament les responsabilitats", adverteix Gomis.

Des del 2011 l'APB intenta involucrar tota la comunitat portuària en la millora contínua a través del segell de qualitat (efficiency network). De la duana, es va arrencar el compromís de reduir el temps màxim de retenció d'un contenidor fins a vuit hores hàbils en cas de comprovació documental i fins a 17 hores hàbils d'inspecció física; no cal dir que el temps que una mercaderia està retinguda són costos afegits, de fins un 10% per dia, es calcula. És més complicat quan hi intervenen els serveis d'inspecció de frontera, que encara resulten poc predictibles.

Què és la duana?

A la frontera se solen fer diverses tasques de control (fiscal, sanitària i de seguretat) que tenim la tendència a posar sota el mateix paraigua administratiu, tot i que en realitat no hi estan. Al capdavall, la duana és una oficina que depèn de l'Agència Tributària i que rep sol·licituds d'entrada o de sortida de mercaderies i, d'acord amb les lleis (les europees i les estatals), reclama el pagament d'un impost, la presentació de nova documentació o la inspecció de la càrrega abans d'autoritzar-ne la sortida.

Determinades mercaderies requereixen un altre tipus d'inspeccions que duen a terme un conjunt de serveis paraduaners. És el cas del controls sanitaris de productes d'origen animal o vegetal que seran consumits per les persones, controls veterinaris per a animals vius o productes animals o vegetals que no van al consum humà, control fitosanitaris per assegurar que les fruites i verdures no portin organismes perjudicials, controls de qualitat comercial, de seguretat industrial i de CITES (comerç de determinades espècies d'animals i vegetals). Cadascuna d'aquestes inspeccions les duen a terme personal de tres ministeris diferents que operativament depenen de la subdelegació del govern. Aquestes inspeccions físiques s'agrupen en el Punt d'Inspecció en Frontera (PIF). D'altra banda, tot el que fa referència a la persecució del delicte (tràfic d'estupefaents, armes,

etc.) correspon als cossos policials.

Per transitar per tot aquest poti-poti administratiu (4 ministeris, 5 direccions generals, 12 sots-direccions generals i dos organismes autònoms) les empreses disposen d'agents de duanes (vegeu la peça de la pàgina 7), uns professionals autoritzats que han de fer gala d'ampli coneixement i picardia a fi i efecte que si la mercaderia ha de ser inspeccionada, es faci de la manera més ràpida i eficient possible i, en cas de problemes o demores, saber a qui s'ha de trucar per desbloquejar la situació.

La informatització dels tràmits, duta a terme a Espanya fa anys de forma pionera, facilita el moure's per aquest laberint. A més, recentment s'ha posat en marxa a manera de prova una finestreta única que centralitza la gestió dels documents. Ara bé, l'automatització sovint es ven com l'exemple de modernització d'una institució que, en canvi, presenta greus inconvenients estructurals per adaptar-se als nous temps caracteritzats per un comerç internacional que evoluciona molt ràpidament.

En aquest sentit, els estudiosos dels models de gestió duanera posen l'exemple del sistema desplegat a Nova Zelanda, que està als antípodes no només geogràfics, sinó també conceptuals de l'espanyol.

En essència, té dos puntals, un que agrupa totes les inspeccions (fiscals, sanitàries i de seguretat) i té atribucions estrictes però molt limitades; i un altre, d'intel·ligència, molt enfocat a facilitar el comerç, de manera que tota la mercaderia que no calgui inspeccionar sigui alliberada ràpidament.

La proposta de duana catalana que va fer la Generalitat es basa en aquest model.

Els circuits.

Alejandro Arola, president d'Arola, firma especialitzada en la gestió de la declaració d'importació o exportació (DUA), mostra com es fa avui dia aquest tipus de gestió. Un treballador de la seva empresa introdueix les dades del DUA d'exportació de peces industrials d'un client per via telemàtica al sistema de duanes i automàticament rep el missatge “Circuito verde”. Això vol dir que el carregament està autoritzat per sortir. S'estima que el 89% dels DUA d'exportació reben aquest missatge i dels d'importació, el 66%. Per aquesta operació no ha calgut que hi intervingui cap funcionari, el sistema aplica uns filtres d'avaluació de riscos fiscals i no fiscals i li assigna un circuit.

Si hagués sortit de color taronja, la càrrega requeriria una comprovació documental -s'hauria demorat de dos a vuit hores l'expedició- i si hagués sortit vermell s'hauria d'obrir el contenidor i comprovar-ne la mercaderia -el compromís amb l'APB és que no es passi de les 17 hores hàbils-. Només s'arriba a aquest extrem en el 4% dels DUA d'importació que es presenten. La tendència és que cada cop hi hagi més “circuit verd”.

TCB és la concessionària d'una de les dues terminals de contenidors del port per on cada mes passen uns 40.000 contenidors. El sistema informàtic de TCB està connectat al de duanes i cada nit reben un llistat amb els contenidors que l'endemà s'han de disposar perquè inspeccionin, segons explica Narcís Pavon, director d'operacions de la terminal. Aquesta llista s'ha anat reduint i només en els últims dos anys ha passat d'unes 900 inspeccions al mes, a unes 500, en aquests moments, segons calcula Pavon.

El setembre del 2014 i en el marc de les anomenades estructures d'estat, la Generalitat va elaborar un document de recomanacions per a la creació d'una futura duana catalana [http://presidencia.gencat.cat/web/.content/ambits_actuacio/transicio_nacional/nou_model_adm_tributaria/04_estudi_proposta_nou_model_gestio_duanera_catalunya.pdf] . El document proposa reduir el circuit taronja al 5% i el vermell al 3%, en importació, i al 3% i 1%, respectivament, en exportació. Això vol dir reduir els controls a un terç

a tot Catalunya.

Augmentar el nombre d'operacions de circuit verd per agilitar el comerç internacional no vol dir que no s'inspeccioni la mercaderia sinó que la comprovació documental es fa a posteriori del llevant (autorització). Lògicament, això només és possible en els casos en què la decisió no afecti la seguretat de les persones.

Alejandro Arola reconeix que malgrat que amb la Unió Duanera el diferents cossos duaners de la UE han de treballar amb els mateixos criteris, hi ha països que són més partidaris d'aquest patró de funcionament que d'altres. Això explicaria, en part, per què molts professionals del sector consultats asseguren que en els ports del nord es revisa menys la mercaderia. El que es faria és diferir el control. Antonio Llobet, president del Col·legi d'Agents de Duana de Barcelona, té una altra teoria: "Són porta d'entrada de productes de pas i és evident que si la mercaderia va a un altre país el control és més lax". Aquesta explicació la comparteixen al port fins al punt que en el marc del grup de treball format per l'APB, la subdelegació del govern i diversos operadors ja miren com elevar una queixa a Brussel·les sobre la suposada laxitud d'alguns ports.

Excel·lència.

Als problemes derivats del model de funcionament de tot el sistema duaner espanyol, cal afegir-ne alguns específics de la duana de Barcelona. El principal és la dificultat de consolidar equips de treball experimentats que facin avançar l'organisme pel camí de l'excel·lència. Amb la creació de l'Aeat el 1990, la direcció general de duanes s'integra com un departament més i els treballadors públics deixen de formar part d'un cos autònom per passar a ser una especialització a la Hisenda Pública. El dèficit històric de funcionaris catalans a l'Estat ha fet que els llocs de treball vinculats als organismes de la duana a Catalunya s'hagin coberts per persones d'altres parts de l'Estat. Són treballadors que veuen la seva estada entre nosaltres com a temporal per la qual cosa la mobilitat laboral és molt alta: per al mateix sou aquí el nivell de vida és superior i la feina, més voluminosa.

Els agents de duanes que representen els importadors i exportadors estan permanentment en contacte amb la duana i expliquen que pateixen la interlocució amb personal nou sense experiència. "Constantment n'arriben de nous i costa que es posin al dia", assegura Llobet. L'excés de zel del que el port parlava en el seu pla estratègic es pot relacionar amb aquesta falta d'experiència. Gonzalo Bueno de Transitainer comparteix una anècdota prou reveladora: "Vaig importar pit de gall dindi assaonat del Brasil, que té un aranzel més baix que el pit cru; la diferència entre l'un i l'altre és fàcil de detectar a simple vista, però una funcionària va decidir enviar a analitzar tota la càrrega; així que el segon cop vaig entrar el producte per Rotterdam, que amb una comprovació molt ràpida en van tenir prou: aquella funcionària es va carregar aquell tràfic pel port de Barcelona."

Aquest perfil novell dels tècnics s'agreuja per la falta d'efectius, problema que assenyalen totes les persones consultades que es relacionen amb el servei. Si bé els responsables de l'administració de duanes a Catalunya preguntats per la qüestió han assegurat per escrit que "les unitats estan conformades pel nombre de funcionaris necessaris segons les càrregues de treball de cada moment", exempleats del servei ho rebaten. Aquest és el cas d'una treballadora, que prefereix mantenir-se en l'anonimat, que al juliol passat va demanar canvi de destinació. Explica que la feina diària dels inspectors s'avalua en funció del nombre de DUA que són capaços de despatxar i que la direcció exerceix molta pressió per acomplir objectius. El cert és que l'augment de feina els ha obligat a assumir càrregues de treball tres cops superiors al que entén que es assumible. "Els DUA que no es poden revisar s'acumulen als de l'endemà i la sensació és que no dónes a l'abast i que no fas bé la teva feina", explica.

Aprofitant els mecanismes de mobilitat dels funcionaris d'Hisenda, al juliol van abandonar la duana marítima tretze persones (cal pensar que al port hi ha 19 tècnics que fan les comprovacions documentals i físiques), moltes de les quals, per ingressar en altres instàncies a Barcelona mateix, per la qual cosa l'argument que els

treballadors marxen per l'alt cost de la capital catalana aquí no és pot esgrimir.

Quina seria la plantilla òptima segons la càrrega de feina? Per arribar a aquesta dada cal fer un exercici d'extrapolació a partir de la informació extreta de la memòria de l'Agència Tributària (2014). No hi ha dades desglossades sobre els controls documentals i físics en la duana del port, però segons fonts consultades representen un 15% del total espanyol, això és: 163.797 i 9.508, respectivament. Les mateixes fonts consideren una càrrega òptima per treballador uns 30 controls documentals i uns 3 controls físics per dia. Segons aquest càlcul, al port hi hauria d'haver un mínim d'unes 34 persones, gairebé el doble que les actuals.

Les persones entrevistades per aquest article coincideixen en afirmar que els problemes del personal (manca d'experiència, alta mobilitat i infradotació) encara són més greus als serveis d'inspecció que depenen de la subdelegació del govern espanyol, els paraduaners, on hi ha un total de dotze inspectors. L'organisme declina contestar aquesta i altres qüestions en aquest sentit. “Res a declarar”, per utilitzar la terminologia professional.

Publicat a:
-L'econòmic 14-02-2016 Pàgina 4

Font del document:
http://www.elpuntavui.cat/noticia/article/4-economia/18-economia/940185-la-duana-abaixa-la-barrera-als-anhels-del-port.html?cca=1&piwik_campaign=rss&piwik_kwd=nacional&utm_source=rss&utm_medium=nacional&utm_campaign=rss&f=El+Punt+Avui