

## Xavier Lluch, un home en trànsit

Vice-president de l'Associació de Transitaris Internacionals i Assimilats. Xavier Lluch parla sobre els treballs dels transitaris i el futur de les comunicacions.

**Q**uines són les funcions d'un transitari?

—El transitari, com a transport internacional, no és el transportista, però assumeix davant d'aquest la funció d'expedidor de la mercaderia i davant de l'expedidor la funció del transportista. És un professional que coordina, contracta, executa operacions de transport, però no necessàriament és transportista, entenent per transportista el propietari del medi de transport.

—*¿Amb quins problemes troben els transitaris?*

—En aquests moments, la problemàtica és la d'adaptar-se, passar del mercat tancat de fa uns quants anys a un mercat com el que serà l'uropeu, on hi haurà l'eliminació dels tràmits burocràtics i duaners dins del territori i, per tant, canvia l'horitzó. Si bé la intervenció del transitari serà menys difícil en cadascuna de les operacions, el comerç intercomunitari ja ha crescut ara moltíssim i es fa més necessari que mai tenir una bona connexió amb els diferents països de la Comunitat, però a la vegada, el transitari, dins d'aquesta comunitat, també ha de mirar l'exterior.

—*¿Poden fer comerç amb qualsevol tipus de mercaderies?*

—Podem transportar qualsevol tipus de mercaderia i per qualsevol via de comunicació. El que passa és que hi ha transitaris amb una vocació molt general i n'hi ha que s'especialitzen en un medi de transport, en un país concret o en un tipus de mercaderia específica. Fins i tot pel que

fa al volum de les empreses hi ha de tot. Podem fer qualsevol tipus de transport internacional i això vol dir que el transport ha de començar o acabar fora de l'estat.

—*A l'hora de lligar tràmits deuen haver problemes de legislació, d'assegurances de mercaderies, de controls sanitaris... ¿Com es resold tot això?*

—Això és precisament el que coordina el transitari: des de cuidar-se que l'assegurança estigui ben establerta, fer un cop d'ull als documents comercials de l'operació, aconsellar el client sobre la millor manera d'establir un crèdit documentari, fins a la tramitació de les gestions davant de les autoritats duaneres; tant en l'origen com en la destinació contactar el transport i lliurament a domicili si les condicions de lliurament així ho requereixen. Aquesta és la complexitat. No perquè cadascuna de les fases que hi intervenen tinguin una gran dificultat tècnica sinó pel nombre d'operacions que s'han de coordinar i que poden fallar perquè un document ha estat mal formalitzat o perquè no ha arribat a temps.

—*¿Quants transitaris hi ha a Catalunya?*

—L'Associació de Transitaris de Barcelona té al voltant de 225 membres que en conjunt efectuen més del 90% de l'activitat total del sector. Hi ha empreses no associades de les quals no en tenim cap cens.

—*¿Els transitaris acostumen a tenir subcontractades empreses de transportistes?*

—Sí. El fet estrany és que

hi hagi algun transitari que no subcontracti. Per exemple, en transport terrestre hi ha transitaris que tenen vehicles de transport. La majoria, no obstant això, no en tenen i han de contractar vehicles de transport, o bé per viatge o bé permanentment. En el cas dels avions o els vaixells, això ja és més evident. Es reserven bodegues o el fleta tot un avió. Igualment, pel que fa als serveis que s'han de donar perquè una expedició arribi a bon fi, a vegades el transitari els fa amb personal propi i a vegades subcontracta empreses especialitzades que presten aquell servei en concret.

—*D'aquestes 225 empreses, ¿n'hi ha moltes que estiguin en mans de multinacionals?*

—Sí, però això no és d'ara. Ara n'han arribat algunes més. En aquests moments, de les empreses grans del sector, moltes tenen caràcter de multinacional, fonamentalment suïsses, alemanyes, franceses i holandeses.

—*Algunes de les empreses de transport urgent ara també es dediquen a fer de transitaris i a l'inrevés. ¿Com està regulat això?*

—Hi ha una mica d'aigua-barreig. Les empreses de transport urgent, els *courriers*, no poden transportar expedicions comercials de mercaderies sinó que només poden transportar documents, mostres sense valor comercial. Però, què és una mostra sense valor comercial? De fet, algunes d'aquestes empreses fan alguna vegada transport d'expedicions comercials, però són minoria. D'altra banda, però, cal dir

que és difícil trobar la delimitació entre unes i altres.

—*Amb el conflicte del Golf, ¿vostès deuen haver estat dels sectors més sensibles, si més no pel que fa al transport a tota l'àrea del Magrib i al golf Pèrsic?*

—El conflicte del Golf ens ha complicat la vida des de molts punts de vista. D'entrada ha significat un augment important dels costos i la desaparició de mercats en què alguns transitaris tenien certa especialització. Ha representat encariment de costos en el transport marítim per a tots aquells vaixells que per evitar passar pel canal de Suez han optat per la ruta del Cap de Bonaesperança, i això ha significat un increment de temps considerable i al mateix temps un encariment amb increments de 300 i 600 dòlars per contenidor, de 20 i 40 peus respectivament. D'altra banda, les necessitats d'aprovisionar els aliats desplaçats a la zona, ha provocat un augment espectacular del transport d'EUA al Mediterrani i ha ocasionat la saturació del transport marítim i aeri. En el cas del transport aeri, la situació havia quedat, a més a més, agreujada a causa de la suspensió temporal dels vols comercials.

L'AMPLE DE VIA ÉS UNA BARRERA PSICOLÒGICA

—*Les infraestructures viàries actuals catalanes són suficients?*

—Es podria dir que hi ha una insuficiència quant al transport aeri i quant al ferroviari. Les infraestructures de transport terrestre i marítim



"Les xarxes viàries estan gestionades malament".

JORDI MOREIRA

sempre es poden millorar però estan relativament bé, encara que una cosa és que hi siguin i una altra cosa és que estiguin ben gestionades amb agilitat. Però això ja ens ve una mica per tradició. Les infraestructures hi són, però la utilització que en fem és una mica farragosa.

En el cas del transport per vaixell, per exemple, el temps de trànsit d'un contenidor que arriba a un port del nord d'Europa, es compta per hores i aquí comptem per dies. Però és que fa molt de temps que s'han preocupat d'agilitar l'organització i la intervenció de les diferents autoritats duaneres, de control sanitari, etc., i el resultat d'això és que tots els tràmits

es fan en un temps molt breu. Això vol dir menys despeses i una competitivitat important en relació al port de Barcelona.

—*Ha comentat que el ferrocarril i el transport aeri eren els que més patien. En aquest sentit, la decisió d'iniciar el TAV Madrid-Sevilla o l'ampliació de l'aeroport del Prat, que ja es diu ara que serà insuficient, ¿com ho valora?*

— Pel que fa a l'aeroport, quan es diu que serà insuficient s'acostuma a fer referència als passatgers i no a les mercaderies. Sabem que en aquests moments està en projecte una nova terminal per a les mercaderies i que es farà en una àrea pròxima a

l'actual terminal. Però encara no sabem ni quin serà el tonatge que podrà assumir. Per descomptat, el terminal no està a l'altura del que Barcelona necessita avui dia. Hi ha qui diu que a Barcelona no hi ha prou moviment de càrrega, però això és un peix que es mossega la cua: si no hi ha terminal, magatzems, oficines, serveis complementaris, accessos..., si tot això no hi és, els avions de càrrega no vénen, i si no hi arriben els avions, doncs, no hi ha càrrega.

Quant al TAV, està bé per als passatgers, però per a la mercaderia l'alta velocitat no és imprescindible. Seria important, això sí, aconseguir l'ample de via europeu que

connectés la xarxa ferroviària europea amb l'àrea de Barcelona. L'ample de via és una barrera psicològica, segurament, més que no real. Però passa que no sols tenim un ample de via diferent, sinó que a més, la comercialització dels serveis de ferrocarril a l'estat, dista molt del que hauria de ser, sobretot si es compara amb els ferrocarrils francesos i alemanys, que tenen uns serveis de gestió molt desenvolupats.

Si per portar un contenidor des de València fins a Barcelona es triga de dos a tres dies, no és tant un problema d'infraestructures com de la seva gestió.

**Silvia Monfort**