



**Entrevista\_p5**  
**Carmen Fernández**

La presidenta de la asociación BPW Aragón pide que haya más mujeres en las juntas de las organizaciones



**Todo es economía\_p8**  
**Nuevo etiquetado de gasolina**

En octubre entra en vigor una normativa de la Unión Europea que renombra siglas de los combustibles

HERALDO DE ARAGÓN, Domingo, 15 de julio de 2018

# economía negocios

## LA PIEL DE UN COLOSO COMERCIAL

Uno de los principales hitos en la construcción europea, la **unión aduanera**, cumplió el pasado 1 de julio 50 años de vida. Este pacto permite la libre circulación de mercancías en el interior y el control de los productos que vienen del exterior

**E**n los diez minutos que tarde en leer estas dos páginas, nada más y nada menos que unas 42.000 toneladas de mercancías habrán sido importadas o exportadas por el mayor bloque comercial del mundo. Se trata de la Unión Europea, y la herramienta que sirve de sustrato a un intercambio de dimensiones tan colosales cumple este mes 50 años: la unión aduanera.

Fruto de un proceso que arrancó en 1948 con el pacto del Benelux, que siguió en 1951 con la Comunidad Europea del Carbón y del Acero (CECA) y que tuvo un pilar fundamental en el Tratado de Roma, en 1957, la unión aduanera concentró unas expectativas tan grandes que vio la luz antes incluso de lo previsto: el 1 de julio de 1968. Desde esa fecha, los derechos de aduana entre los entonces socios comunitarios fueron abolidos. En su sustitución, se instauró el arancel aduanero común. Las fronteras interiores, eso sí, no se suprimieron hasta 1993.

Bruselas equipara la unión aduanera a la piel del cuerpo humano: «Recubre el mercado interior, permitiendo que las mercancías circulen libremente por su territorio mediante el control de las importaciones y las exportaciones». Una actividad que no solo tiene fines comerciales, sino

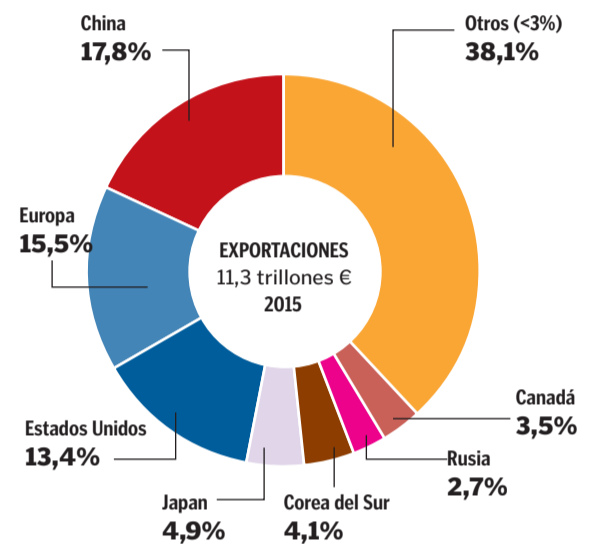
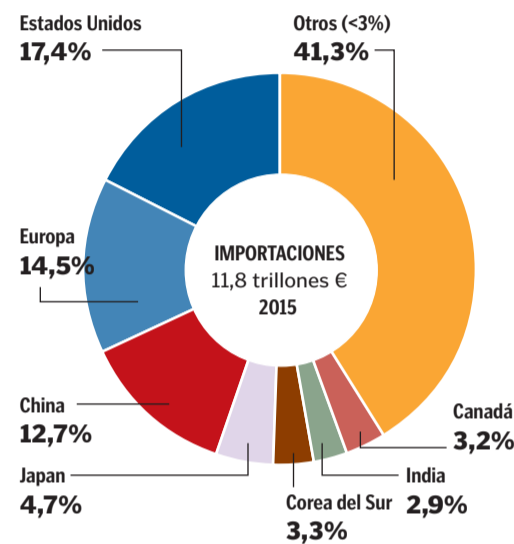
que asegura además que los productos que entran al mercado común –desde los más corrientes a otros más sensibles, como fármacos o juguetes– cumplan con los patrones de seguridad exigidos. En la actualidad, las aduanas de la Unión Europea gestionan el 16% del comercio mundial.

España tardó aún unos años en disfrutar de los beneficios económicos ya que hasta 1986 no fue admitido en la familia europea, aunque el tratado preferencial de 1970 con la entonces CEE ya hacía presagiar lo que podía ocurrir.

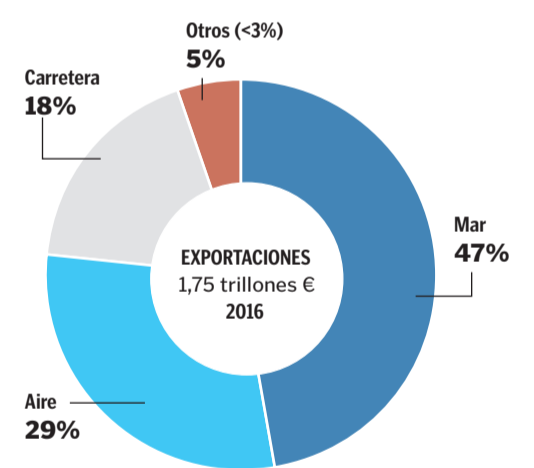
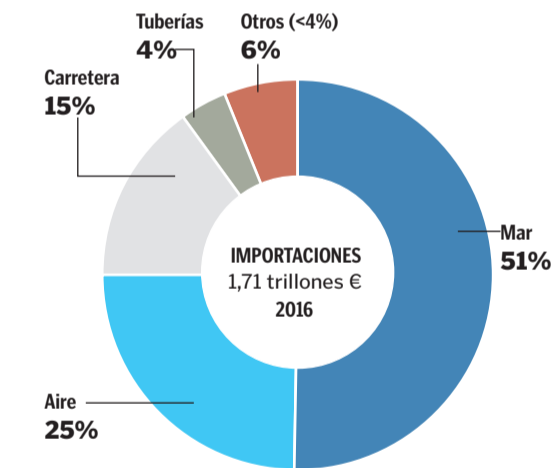
Y lo que ocurrió tanto para España como por supuesto para Aragón desde 1986, cuando ya se pudo disfrutar de esa unión aduanera, fue un crecimiento económico y un aumento en el volumen de intercambios comerciales nunca visto hasta entonces. «Con la unión aduanera nos encontramos con un mercado mucho mayor, que ha permitido que las empresas aragonesas puedan crecer y exportar hasta el punto actual; sin la unión aduanera, quizás la General Motors no hubiese tenido el éxito que ha tenido en Zaragoza», valora José María Serrano Sanz, catedrático de Economía Aplicada de la Universidad de Zaragoza.

El pasado martes, la Cámara de Comercio de Zaragoza organizó

### Los mayores comerciantes



### Tipo de transporte



una jornada para celebrar el medio siglo de la unión aduanera. Cita que contó, entre otros, con la máxima autoridad española en la materia, Pilar Jurado, directora del Departamento de Aduanas e Impuestos Especiales de la Agencia Tributaria (AEAT).

Allí, la delegada de Hacienda en Aragón, Paloma Villaro, dio una de las claves que dieron lugar, en la etapa posterior a los convulsos años de la II Guerra Mundial, a la creación de la unión aduanera en 1968: «La integración es consustancial a la paz; con ella, nadie puede hacer daño a su vecino sin hacérselo a sí mismo».

Mientras, Pilar Jurado recordó que el desarrollo de la unión aduanera está muy vinculado con la implantación de un presupuesto comunitario; de hecho, este nació al reservarse un porcentaje de los recursos aduaneros que captaban los socios de la Unión. En el ejercicio de 2012, y tras la cantidad correspondiente para cubrir los costes de recaudación de los Estados miembros (un 25% del total), quedaron 16.300 millones de euros que fueron a parar a las arcas de la UE, lo que representa casi el 13% de su presupuesto.

La directora de Aduanas sintetizó también el papel actual de su

sector, muy vinculado a los sistemas electrónicos y al uso de tecnologías avanzadas como la inteligencia artificial (ya en uso) o el blockchain (aún en proyecto).

La reunión sirvió para tomar el pulso a la unión aduanera entre el sector empresarial aragonés, al menos al nivel de las grandes firmas. Así, estuvieron presentes representantes de Opel España, Samca, BSH o Ateia Aragón (las compañías transitarias de la Comunidad), junto a directivos de las principales infraestructuras de transporte regionales.

*Pasa a la página siguiente*

HERALDO



## A fondo

Viene de portada

En cuanto a las consecuencias de la unión aduanera, el consenso fue amplio. Unos efectos que se observan de forma privilegiada cuando se sale del bloque. «Es complicado para mí dar una perspectiva en el tiempo, pero sí sé lo que pasa fuera de la Unión Europea: demoras en los camiones, funcionarios sin 'skills' logísticas para asegurar la mercancía como venía, etc. Fuera, el mundo no es como pensábamos», resumió Eduardo Compains, director de logística de BSH España. «En el exterior vamos con la marca CEE y eso abre muchos caminos», dijo Ángel López, responsable de Aduanas de Opel España. «Uno se da cuenta de lo que tiene cuando sale a Marruecos o Bolivia; hay que luchar por ello y asumir las trabas que nos supone», añadió en la misma línea Juan José Serrano, presidente Atea Aragón.

### Operadores autorizados

En 2008 la Unión Europea introdujo la figura del operador económico autorizado, un instrumento destinado a proteger las distintas cadenas de suministros y a simplificar los procedimientos. A finales de 2019 la UE tenía concedidas casi 16.000 autorizaciones para comerciar como operador económico autorizado. A través de estos agentes se llevaron a cabo un 81% de las importaciones y un 72% de las exportaciones ese año.

A los diez años de su implantación, las empresas también hacen balance. Tanto en Opel España como en BSH la experiencia es positiva. «Ha sido muy costoso y las evaluaciones son exhaustivas, pero nos aporta un plus en la aduana de cualquier país europeo», explicó López. Mientras, Eduardo Compains pone el foco en BSH como operador económico autorizado en sí mismo. «Nos ayuda a prometer más cosas a los clientes, con más fiabilidad. Damos un mejor servicio», dijo.

Toda esta actividad comercial se ve ensombrecida por nubarrones tanto del 'brexit' como de la guerra comercial que viene del otro lado del Atlántico. La preocupación es evidente. «Solo nos queda estar atentos, diligentes, para tomar cualquier contramedida que pueda ser necesaria. Mi consejo es que aún es muy prematuro actuar», analizó Daniel Larriba, director Logística del grupo Samca. «Nuestro primer comprador es el Reino Unido, estamos muy preocupados. Este mes nuestras importaciones ya han caído un 5%. Si sigue así buscaremos localizaciones mejores», advirtió el responsable de Aduanas de Opel España.

A este respecto, el presidente de la Cámara, Manuel Teruel, cerró la jornada sobre la unión aduanera valorando que no le preocupa tanto «que un arancel encarezca un producto» como que estas decisiones «rompan la cadena logística mundial».

LUIS FACI

## PILAR JURADO DIRECTORA DE ADUANAS

Licenciada en Derecho e inspectora de Hacienda

# «La libre circulación de mercancías nos sitúa en un plano de igual a igual»



Pilar Jurado, en la Cámara de Comercio de Zaragoza, el pasado martes. OLIVER DUCH

### ¿Cómo resumiría lo que ha aportado la unión aduanera en estos 50 años?

Lo resumiría en que la libre circulación de mercancías, luego completada con la de personas, servicios y capitales, nos sitúa en un plano de igual a igual a todos los países de Europa. Los empresarios hablan de operaciones dentro de la UE como si se tratara de operaciones domésticas, de casa, con la aduana española. Luego, como ciudadanos no nos damos cuenta muchas veces de que en cualquier mercancía que compramos no nos preguntamos de dónde ha venido. En la fabricación de esa mercancía han podido participar cuatro países de la Unión y uno no comunitario para que la tengas hoy aquí, y eso es un proceso transparente para el consumidor, que no distingue

en qué país de la UE se ha hecho qué. Si ha habido una fabricación con componentes de distintos países de la UE tú no reparas en ese proceso. Y hay que destacar el movimiento logístico que se ha generado para que ese producto llegue a tu casa. Yo lo vería a nivel particular: el acceso al mercado, a un abanico de productos, y sobre todo la facilidad para tener, con costes competitivos, mercancías en las que han participado varias economías y que nosotros lo vemos como algo normal en nuestro mercado.

**Hay que destacar que las aduanas también están asociadas a la importación de bienes seguros, como medicinas o juguetes.** Absolutamente. Y ahí también se puede hablar hacia dentro y hacia afuera. En el primer caso, la unión aduanera se impulsa cuando se

decide quitar los aranceles, pero todo eso va acompañado de una normativa; los aranceles fueron lo más drástico, pero esa normativa ha tenido una serie de acercamientos. Todo lo relativo a artículos de consumo: ahí también son transparentes para el consumidor los controles por los que un producto ha pasado, y eso es común para toda la UE: sanitarios, fitosanitarios, veterinarios, farmacéuticos, propiedad intelectual –como marcas falsificadas sin la calidad suficiente–, etc. Son normativas que a lo largo de los 50 años se han ido acercando para que todos tengamos lo mismo. Mientras, hacia fuera, tiene que ver con que si en el mercado interior exigimos unas medidas determinadas, también lo exigimos cuando importamos; que lo que entra tenga los mismos estándares que lo que producimos dentro.

### El Código Aduanero de la Unión sustituye al Código Aduanero Comunitario. ¿Qué supone?

Son normativas muy técnicas. Las implicaciones que pueden tener en términos generales, y me fijo en uno de los elementos principales del código nuevo, es que la aduana trabaja solo electrónicamente. Eso va a beneficiar a las empresas, que van a poder operar en cualquier parte con los sistemas interconectados, pero para el individuo esa operativa también le va a permitir operar electrónicamente.

### ¿Cómo observa la incipiente guerra comercial abierta al otro lado del Atlántico?

De guerra comercial puedo hablar poco. Yo utilizo el contexto: llegamos al 50 aniversario de la unión aduanera en una situación razonablemente buena dentro de la UE, y la guerra comercial viene a alterar los principios de los que partíamos. Aunque eso afecta a la aduana relativamente, ya que nosotros solo aplicamos una normativa comercial.

### En la UE hay una crisis por diversos factores, pero la unión aduanera no está en cuestión.

Cuando no hay una identidad de criterio dentro de la Unión para una política determinada, hay quien es catastrofista y se va al proyecto europeo en su conjunto. Eso es lo que puede desestabilizar.

### El 'brexit': un antes y un después.

Lo veremos. Ahora mismo no sabría adivinar cómo puede acabar. Siempre he pensado que acabará habiendo acuerdo; que el sentido común va a reinar.

### Su elección para la Organización Mundial de Aduanas no ha sido posible. El japonés Kunio Mikuriya ha sido reelegido.

En los puestos directivos de la Organización Mundial de Aduanas no hay ningún representante de Europa. El objetivo era aportar a la organización el conocimiento que teníamos, desde el punto de vista de negociación o consenso, modernización, etc. Hemos ido razonablemente bien, pero hay más de 180 países, con visiones diferentes, y acabó siendo reelegido Kunio Mikuriya.

LUIS FACI

«En la fabricación de una mercancía han podido participar cuatro países de la Unión y uno no comunitario para que la tengas hoy aquí»

«Con respecto al 'brexit' siempre he pensado que acabará habiendo acuerdo; que el sentido común va a reinar»