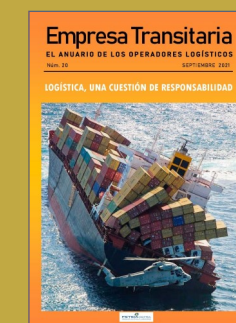
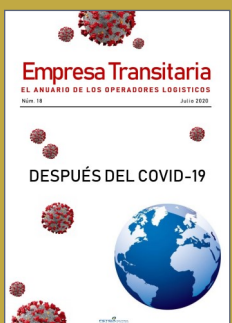
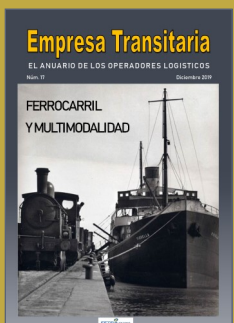
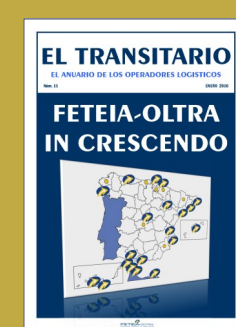
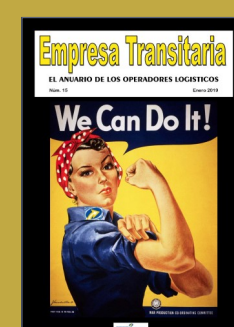
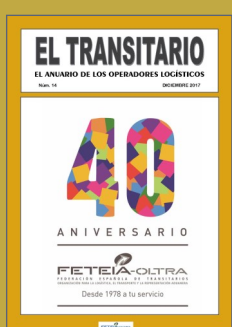
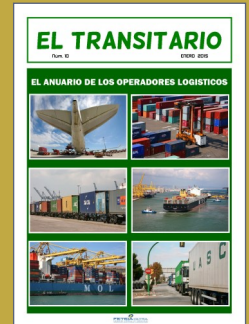
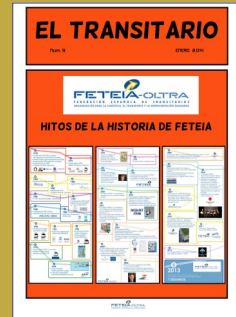
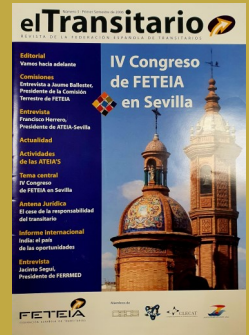


# Empresa Transitaria

## EL ANUARIO DE LOS OPERADORES LOGÍSTICOS

Núm. 21

DICIEMBRE 2022



AÑOS **30** **Diario** del Puerto

**COMUNICACIÓN LOGÍSTICA**

- 28 PROFESIONALES ESPECIALIZADOS
- 462 AÑOS DE EXPERIENCIA

**Líderes  
en información  
logística  
en papel e internet**



BARCELONA - BILBAO - MADRID - VALENCIA

**7/24/365**

[www.diariodelpuerto.com](http://www.diariodelpuerto.com)

[redaccion@grupodiario.com](mailto:redaccion@grupodiario.com)



# Índice

- 4 Editorial · Enric Ticó, Presidente FETEIA-OLTRA: La visión práctica de la logística.
- 6 Lluís Salvadó, Presidente Autoridad Portuaria de Barcelona: En logística, todos juntos sumamos.
- 9 Aurelio Martínez, Presidente Autoridad Portuaria de Valencia: Coordinación frente al “FIT FOR 55”
- 12 Manuel M Vicens, Secretario General y Asesor Jurídico FETEIA: Comentario al Proyecto de Ley de modificación del texto refundido de la Ley de puertos del Estado y de la marina mercante y de la Ley de navegación marítima
- 18 Pere Navarro, Delegado especial del Estado en el CZFB: Cuando la única solución en el sector logístico es crear alianzas internacionales.
- 21 COMENTARIOS A LAS 14 CONCLUSIONES DEL XII CONGRESO FETEIA-OLTRA 2022
- 22 1. El futuro del transitario en una nueva era del comercio internacional. *Marta Prado, Doctora en Derecho.*
- 25 2. El nuevo rol Transitario como facilitador en una era de cambios, *Assekuransa*
- 27 3. Responsabilidad tributaria de los Representantes Aduaneros. *Martín Fernández, Secretario Técnico FETEIA-OLTRA*
- 31 4. Digitalización desde la colaboración: claves para la competitividad del transitario. *Cristina Martín, CEO de Usyncro.*
- 35 5 y 6. La reforma de la Unión Europea. *Pilar Jurado, Directora General del Departamento de Aduanas e IIEE*
- 39 7. Un nuevo ABC para el OEA. *Antonio de la Ossa, CEO de Ossa Consultores.*
- 41 8. La descarbonización del transporte de mercancías. *Efrain Larrea, Ingeniero de Caminos y Puertos MCRIT*
- 43 9. Compliance. *Alberto Menendez, Director GRC Bergé y Virginia Pérez, Responsable de Cumplimiento Bergé*
- 47 10. Transitarios 10. *Carlos Arauz, Vicepresidente de FETEIA-OLTRA y Presidente de ATEIA-OLTRA Madrid.*
- 49 11. Los armadores y los Transitarios en situación de la cadena de transporte. *Agustín Montori, Presidente Comisión Marítima de FETEIA-OLTRA*
- 53 12. Securing standardisation and interoperability to reap the benefits of data sharing in logistics and transport. *Nicolette van der Jagt, Directora de la CLECAT.*
- 56 13. Transitarios y Terminales. Una apuesta por la conectividad y la digitalización del sistema portuario español. *Álvaro Rodríguez Dapena, Presidente Puertos del Estado.*
- 59 14. ¡Cuánta razón Sr. Darwin!. *Diego Romero, Vicepresidente Comisión Aduanas de FETEIA-OLTRA*
- 64 El Puerto de Barcelona impulsa la innovación sectorial para reforzar su competitividad
- 66 Elvira Gallego, Directora General de CSP Iberian Bilbao Terminal: 21: Blackjack
- 69 Autoridad Portuaria de Tarragona: Camino a la sostenibilidad económica.
- 72 Ricardo Barkala, Presidente de la Autoridad Portuaria de Bilbao: Digitalización, innovación, sostenibilidad e intermodalidad, los retos de nuestros puertos.
- 74 María García, CCO APM Terminals: Compartimos intereses y retos.

## LA VISIÓN PRÁCTICA DE LA LOGÍSTICA

¡Blackjack! 21 números de la revista de los Operadores Logísticos de España. Ganamos a la banca y al crupier, instalado en la cómoda observación de los hechos y que nunca arriesga. Han visto como nuestro empeño, pasión, riesgo calculado y controlado, sentido común y vocación de servicio nos ha dado la victoria. Hemos ganado a la banca.

Este pasado año 2022, FETEIA junto a ATEIA Bahía de Algeciras, celebramos exitosamente nuestro doceavo Congreso nacional en el Puerto de Algeciras, bajo el lema “¿El comercio internacional, en peligro?”. Pero desde hace tiempo consideramos desde la Federación que un congreso no es tan solo un punto de encuentro amable entre asociados, una excelente oportunidad para hacer negocios, para conocernos mejor a nosotros y a las infraestructuras logísticas de nuestro país y para facilitar alianzas empresariales,

Los congresos son mucho más que esto. También son el lugar para debatir a fondo sobre las nuevas tendencias que influyen directamente en nuestro sector y sobre los retos y oportunidades que se plantean, así como sobre las amenazas que desgraciadamente siguen proviniendo de una actuación del sector público que muchas veces desconoce el funcionamiento de las cadenas logísticas. Gracias a las brillantes exposiciones de los ponentes, y al intercambio de ideas producto de las mesas redondas y de las interacciones de los congresistas, pudimos extraer de este último congreso 14 conclusiones sobre la situación actual de nuestro sector que marcarán las líneas de acción de nuestra Federación a escala nacional, europea y mundial durante los próximos dos años.

En esta nueva edición de la Revista “Empresa Transitaria” –la vigesimoprimer–, hemos querido hacer el símil con el popular juego de cartas,

titulándola “21: Blackjack”. Estamos en un momento crucial de la partida y desde FETEIA, con la ayuda de las conclusiones que sacamos del Congreso, vamos con todo a ganarla. En esta línea, les hemos pedido a distintas personalidades e instituciones del sector su punto de vista sobre cada una de las conclusiones, para poder contrastarlas y complementarlas.

Les animo pues a leer atentamente los artículos de Lluís Salvadó, Presidente del Puerto de Barcelona, Aurelio Martínez, Presidente del Puerto de Valencia, Manuel M Vicens, Secretario General y Asesor Jurídico de FETEIA-OLTRA, Pere Navarro, Delegado especial del Estado en el CZFB, Marta Prado, Doctora en Derecho. Assekuransa, Martín Fernández, Secretario Técnico de FETEIA-OLTRA, Cristina Martín, CEO de Usyncro, Pilar Jurado, Directora General del Departamento de Aduanas e Impuestos Especiales, Antonio de la Ossa, CEO de Ossa Consultores, Efrain Larrea, Ingeniero de Caminos y Puertos de MCRIT, Alberto Menéndez Virginia Pérez, de Bergé, Carlos Arauz, Vicepresidente de FETEIA-OLTRA y Presidente de ATEIA-OLTRA Madrid, Agustín Montori, Presidente de la Comisión Marítima de FETEIA-OLTRA, Nicolette van der Jagt, Directora de CLECAT, Álvaro Rodríguez Dapena, Presidente de Puertos del Estado, Diego Romero, Vicepresidente de la Comisión de Aduanas de FETEIA-OLTRA, Elvira Gallego, Directora General de CSP Iberian Bilbao Terminal, del Puerto de Tarragona, Ricardo Barkala, Presidente del Puerto de Bilbao y María García, de APM Terminals. Todas ellas y todos ellos nos ayudarán a mantener el rumbo y llegar a buen puerto.

La importantísima partida está en juego. El juego continúa.

**Enric Ticó**  
Presidente FETEIA-OLTRA

Edita:

FUNDACIÓN FETEIA  
feteia@feteia.org  
www.feteia.org

Fundación Feteia agradece pero no comparte necesariamente las opiniones y juicios expuestos en los artículos firmados.





# LA SOLUCIÓN PARA ESTAR **BIEN ASEGURADOS**

[www.assekuransa.es](http://www.assekuransa.es) +34 9 1060 2268



## Port de Barcelona

# En logística, todos juntos sumamos

Durante este año 2022 que está a punto de acabar, en el Port de Barcelona hemos seguido trabajando para reforzar su papel como motor económico del país y aliado de confianza para la sociedad a la que servimos. Y lo hemos hecho de forma rigurosa, para superar contextos complicados como la pandemia de la Covid-19 o la actual guerra de Ucrania.

Nuestro IV Plan Estratégico, basado en los pilares de la sostenibilidad ambiental, económica y social, nos marca el camino a seguir, así como los proyectos a desarrollar para alcanzar los objetivos que nos hemos fijado: impulsar al Port de Barcelona como líder en innovación y tecnología y afianzarnos como hub de servicios logísticos referente en el Mediterráneo.

Para ello, contamos como aliados con todos aquellos integrantes de nuestra Comunidad Portuaria: 500 empresas y 37.000 trabajadores entre los que se encuentra un nutrido grupo de compañías transitarias, con las que compartimos, sin duda, objetivos y estrategia.

Agilizar el comercio internacional y hacerlo más seguro, eficiente y sostenible; digitalizar el sector logístico; dar transparencia a las cadenas de suministro, a la vez que las descarbonizamos; y dotar a nuestras organizaciones de los procedimientos y buenas prácticas necesarios para prevenir, gestionar y controlar posibles riesgos operativos son algunas de las líneas de trabajo en las que todo el sector logístico-portuario estamos volcados.

Y así lo demuestran algunas de las grandes apuestas que el Port de Barcelona ha presentado a lo largo de este 2022, como nuestro proyecto Nexigen de electrificación de muelles, actuación clave para cumplir con el objetivo de reducir en un 50% las emisiones de CO<sub>2</sub> de la operativa portuaria hasta el 2030 y ser un puerto neutro en carbono en el año 2050; o los avances logrados en la construcción de los nuevos accesos ferroviarios, con la aprobación de la licitación de la segunda fase de las obras, una serie de actuaciones sobre redes de servicios y consolidación del terreno para permitir la ejecución posterior de las obras de la superestructura ferroviaria. Los nuevos accesos y el nodo logístico ferroviario de Barcelona nos permitirán desarrollar servicios intermodales que facilitarán la creación de soluciones logísticas sostenibles y competitivas.

Nuestro compromiso con las personas y la dinamización del mercado de trabajo nos ha llevado a impulsar, junto con el Consorcio de Educación de Barcelona, el Instituto de Logística de Barcelona, situado en las instalaciones del Port y que inició su actividad el pasado mes de septiembre. Este centro ofrece formación de calidad y especialización de perfiles emergentes en el ámbito del comercio internacional y la logística, facilitando oportunidades de trabajo a los alumnos, que aprenden en las empresas de la Comunidad Portuaria a la vez que estas se benefician de nuevo talento especializado.



La puesta en marcha del Instituto de Logística de Barcelona también forma parte de nuestra apuesta por estimular la innovación en la Comunidad Portuaria. Tal y como recoge nuestro Plan de Innovación, ésta debe ser más colaborativa y, por ello, queremos avanzar de la mano de la ciudad y de las diferentes instituciones y administraciones y, también, del tejido productivo, mediante alianzas estratégicas.

Así pues, son muchos los retos que se nos plantean a las Comunidades Logístico-Portuarias, de las que los transitarios, en tanto que arquitectos del transporte, son una figura clave. La colaboración entre todos los actores y la toma de decisiones reflexiva pero decidida será crucial para garantizar nuestra posición de liderazgo en un mundo cambiante. Una colaboración que se ha demostrado imprescindible en numerosas ocasiones para poner a Barcelona en el mapa internacional de ciudades más atractivas, no solo para hacer negocios e innovar, sino también por su calidad de vida. Una cooperación que ha vuelto a ser crucial para que todas las miradas se vuelvan, una vez más, hacia la capital catalana tras ser designada sede de la 37 Copa América de Vela, que tendrá lugar en 2024. Una gran noticia que nos impulsa a trabajar de manera exigente para alcanzar el éxito. Una oportunidad única, sin duda, para construir sinergias con el tejido empresarial, con la ciudad de Barcelona y con el país y situar al Port como centro internacional de la cultura náutica y deportiva. Seguimos sumando por Barcelona y por la logística.

Lluís Salvadó  
Presidente Port de Barcelona

# Somos parte del cambio.


## Un hub SMART en continua evolución

Transparente

Conectado

Sostenible

Eficiente

  
**Port de Barcelona**  
[www.portdebarcelona.cat](http://www.portdebarcelona.cat)





## España, la mejor conexión para llegar a cualquier parte del mundo

Aena, el mayor gestor aeroportuario, te ofrece las infraestructuras y servicios que necesitas para tu negocio en sus **26 aeropuertos** con instalaciones dedicadas a la carga aérea.

Disfruta de las **mejores conexiones** y las **tarifas más competitivas**.

## Coordinación frente al “FIT FOR 55”

La comunidad portuario-logística está muy comprometida con la sostenibilidad ambiental. Un compromiso común para los actores portuarios en España que debe realizarse de forma coordinada para posicionarnos como referentes a nivel mundial en la lucha contra el cambio climático, a la par que seguir siendo competitivos en un mercado global.

No obstante, como se reclamó en el XII Congreso FETEIA celebrado en Algeciras, la descarbonización no debe generar “efectos perjudiciales para el sector, destacando la necesidad de lograr que la iniciativa Emissions Trading System no sitúe nuestro país en situación de desventaja frente a nuestros competidores”.

Es una reclamación todavía vigente porque el paquete legislativo ‘Fit for 55’ de la Unión Europea en el que se integra la iniciativa Emissions Trading System (ETS) no resuelve el problema de una manera global: solamente afecta a los puertos europeos y no resuelve el problema de fondo, que es la reducción de las emisiones. Por ello, desde Valenciaport hemos hecho un llamamiento para que se revisen y mejoren las medidas de implantación de las ETS en el transporte marítimo.

La medida contempla, entre otras, que el transporte marítimo se incluya en el Régimen Europeo de Comercio de Derechos de Emisión (RCCDE). En concreto, implica que las navieras paguen los derechos de emisión al 100% en los desplazamientos entre puertos de la UE, y al 50% en el caso de los trayectos con llegada y salida de la UE. Unos objetivos que tendrán efectos en el marco geográfico comunitarios; pero que, al no afectar a terceros países, seguirá teniendo repercusión negativa mundial.

En general, compartimos los objetivos de este programa, pero en lo que se refiere a las emisiones, tal y como está configurado, el impacto en la reducción de gases de efecto invernadero es nulo. No se soluciona el problema, simplemente se traslada. No se consigue el objetivo de descarbonización ya que se teme una fuga de carbono de los buques, que optarán por los “paraísos medioambientales” en puertos extracomunitarios.

Por ejemplo: si en el trayecto Shanghai – València el barco hace escala en cualquiera de los puertos no comunitarios que tiene en su camino, no se pagará ni un euro por los consumos y emisiones de la travesía.

¿Qué es previsible que hagan las navieras para ahorrarse esta tasa? Hacer escala en Tánger y luego venir a València. Además, esta medida puede hacer incluso que aumenten las emisiones de CO2 por dos razones.

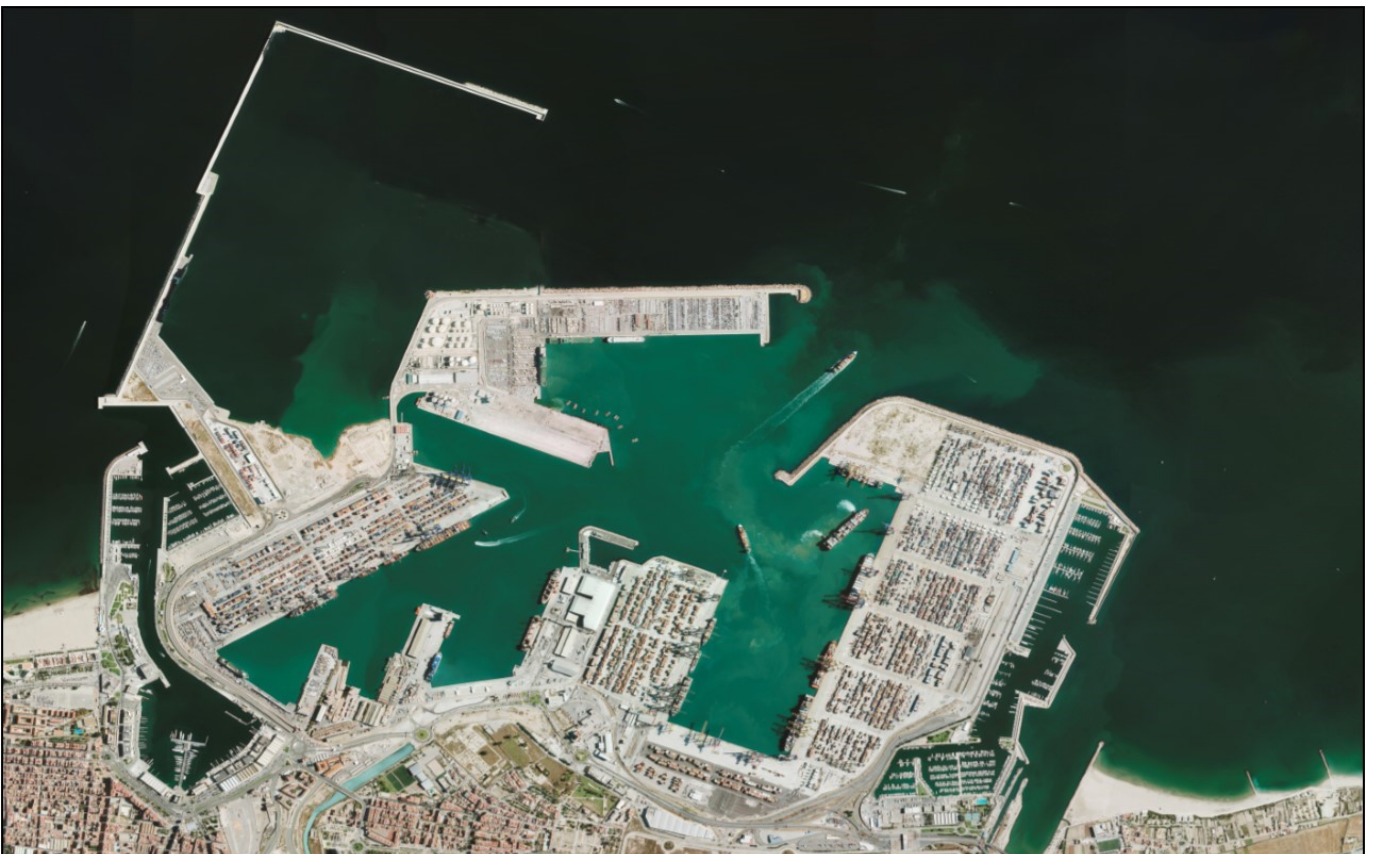
Por un lado, porque al hacer una parada adicional se incrementan las millas navegadas. Por otro, porque para beneficiarse de esos ahorros puede que se concentre la carga en esos puertos y se utilicen *feeders* para llevarla desde el sur de España o Valencia a Tánger. Dado que el tamaño es clave a la hora de valorar la eficiencia medioambiental, ese desplazamiento de destinos y cargas puede fácilmente acabar incrementando las emisiones de CO2.

Además, va a generar un desplazamiento del transbordo de puertos españoles y comunitarios hacia estos paraísos

medioambientales, lo que conllevará a un impacto en los ingresos y en el empleo. También va a suponer la pérdida de conectividad de los puertos europeos: habrá menos líneas directas; lo que encarecerá los costes para los exportadores y se reducirán los flujos comerciales con los países que pierdan estas conexiones. Si la conectividad es vital, el impacto de este escenario puede significar una caída de la competitividad de nuestras exportaciones.

En este contexto, tenemos que trabajar de forma coordinada en propuestas alternativas para reformar y mejorar el texto de la Comisión Europea con ampliaciones de plazos para la introducción de la tasa o con la inclusión de los puertos de transbordo vecinos no comunitarios.

Aurelio Martínez  
Presidente Autoridad Portuaria Valencia







# In Spain, we **lift more** than containers

Learn more on [apmterminals.com](https://apmterminals.com)

## Comentario al Proyecto de Ley de modificación del texto refundido de la Ley de puertos del Estado y de la marina mercante y de la Ley de navegación marítima

El Anteproyecto de Ley de modificación del texto refundido de la Ley de puertos del Estado y de la marina mercante y de la Ley de navegación marítima fue aprobado por el Consejo de Ministros el pasado mes de marzo de 2022, pasando por tanto a convertirse ya en un “proyecto de ley”. Pues bien, todo y no haber entrado todavía en el Parlamento como tal “proyecto de ley”, estimo oportuno hacer algún comentario sobre el mismo refiriéndome a las modificaciones que pueden incidir en la actividad de los transitarios, sin perjuicio de lo que pudiera resultar de un posterior análisis cuando el Proyecto de Ley se someta al trámite legislativo o se convierta definitivamente en ley.

### 1. Texto refundido de la Ley de puertos del Estado y de la marina mercante.

En principio no se advierte ninguna modificación que requiera un comentario, ya que en casi su totalidad se trata de normas de Derecho público relativas a la marina mercante, sin incidencia directa en la actividad de los transitarios (entre otras materias, se abordan las siguientes: abanderamiento de buques, registros marítimos, navegación de cabotaje y de recreo, buques autónomos o sin tripulación, obligaciones de servicio público, condiciones medioambientales de buques y embarcaciones, tasas de la marina mercante --que nada tienen que ver con las tasas portuarias como la T-3, que no se modifica--, y régimen sancionador en el ámbito de la marina mercante).

### 2. Ley de navegación marítima,

Respecto a dicha Ley, en adelante LNM, sí que conviene analizar algunas de sus modificaciones.

#### A) Artículo 228.

Trata del supuesto de que el porteador marítimo no pueda realizar la entrega de las mercancías al destinatario legitimado para recibirlas, conforme a lo pactado. La modificación consiste en autorizar el depósito y la venta de las mercancías con intervención notarial de acuerdo con lo dispuesto en los artículos 512 al 515 de la propia Ley. Antes de la modificación, y por tanto ahora, el depósito tiene que ser judicial y la venta de las mercancías no está prevista.

La referida modificación pondrá, además, a la LNM en consonancia con lo que para un supuesto similar dispone el artículo 44 de la Ley 15/2009, de 11 de noviembre, del contrato de transporte terrestre de mercancías.

#### B) Artículo 334.

Se da nueva redacción al mencionado artículo principalmente para ajustar los límites de responsabilidad de los operadores de manipulación portuaria a los de los porteadores marítimos fijados en las “Reglas de La Haya-Visby”.



El expresado artículo, en su actual redacción, solo establece los límites en función del peso de las mercancías perdidas o dañadas (2 DEG del Fondo Monetario Internacional por kilogramo de peso bruto), mientras que las “Reglas de la Haya -Visby” añaden también un límite alternativo en función de los bultos perdidos o dañados (666,67 DEG por bulto), teniéndose que aplicar la cifra que resulte más elevada; límite alternativo que el Proyecto de Ley incluye en el artículo 334.

Esta modificación de los límites de responsabilidad de los operadores de manipulación portuaria ha de considerarse positiva para los usuarios. Sin embargo, el sistema de trasladar a tierra las responsabilidades marítimas, tanto antes como después de la modificación, puede plantear y de hecho plantea dificultades toda vez que los límites de responsabilidad de los modos de transporte terrestre, que necesariamente han de confluir en las terminales gestionadas por los operadores de manipulación portuaria, son más elevados y no contemplan la alternativa de poder calcular el límite en función de los bultos perdidos o dañados. Por ejemplo, en el transporte nacional por carretera, según el artículo 57.1 de la Ley del contrato de transporte terrestre de mercancías, el límite se concreta en un tercio del “indicador público de renta de efectos múltiples” (IPREM) /día por cada kilogramo de peso bruto de mercancía perdida o averiada (aproximadamente a día de hoy 6,43 euros) y en el CMR, de acuerdo con su artículo 23.3, el límite está en 8,33 DEG por kilogramo de peso bruto (aproximadamente a día de hoy 10,41 euros).

Ahora bien, teniendo en cuenta que las reservas y las reclamaciones por daños y averías localizados en las terminales suelen hacerse al porteador terrestre que realiza la entrega de las mercancías a la persona autorizada para recibirlas o en el destino final convenido, las diferencias entre los límites de responsabilidad a que me acabo de referir podrían dar lugar a ciertas anomalías como, pongamos por caso, que el porteador que realice la entrega sea demandado y, eventualmente, tenga que asumir un techo de indemnización por pérdidas o averías diferente y más elevado que el determinado para el operador de manipulación portuaria empresario de la terminal, sin la garantía de poder repercutir y ser reembolsado íntegramente por dicho empresario, como verdadero responsable de la pérdida o de la avería; o, a la inversa, que el citado porteador reclame al operador de manipulación portuaria un importe superior al que él hubiese satisfecho al destinatario final como indemnización por el daño o pérdida sufrido por las mercancías y acaecido o localizado en la terminal, caso de gozar aquél de un límite de responsabilidad más bajo que el de éste, cosa difícil pero posible en función, por ejemplo, de una variación a la baja del IPREM coincidente con una alza de los DEG.

Con todo, considero que tales anomalías podrían sortearse sin mayores problemas añadiendo al futuro redactado del artículo 334 un apartado que dijese que en caso de daños, pérdidas o retrasos<sup>1</sup> localizados en las terminales portuarias los portadores terrestres, de ser demandados, podrán invocar los límites de responsabilidad establecidos para los operadores de manipulación portuaria.

---

1 En el caso de retraso también existen desequilibrios en el régimen de limitación de responsabilidad por los perjuicios derivados del retardo entre los portadores terrestres y los operadores de manipulación portuaria, si bien no son tan acusados. Así, en la Ley del contrato de transporte terrestre de mercancías el límite se cifra en el precio del transporte (artículo 57.2); en el CMR el límite es igualmente el precio del transporte (artículo 23.5); en las “Reglas CIM”, el límite se determina en el cuádruplo del precio del transporte (artículo 33.1); y en la LNM el límite consiste en una suma equivalente a dos veces y media de la remuneración que deba pagarse por los servicios de manipulación portuaria (artículo 334.1, c).



Siendo evidente que sin la anterior formulación normativa lo que se indica en la exposición de motivos del Proyecto de Ley de que “equiparar el régimen de responsabilidad de los operadores de las terminales de transporte con el de los portadores marítimos evitará que las diferencias de régimen determinen el ejercicio de acciones de responsabilidad en este ámbito”, no pasaría de ser como una especie de brindis al sol, ya que en realidad, de verdad, donde casi siempre se encuentra el foco de contiendas por diferencias en el régimen de responsabilidad no es entre las terminales portuarias y los portadores marítimos, sino entre aquellas y los portadores terrestres.

Y todo ello sin olvidar que la forma en que se acostumbran a prevenir y resolver los desequilibrios entre la responsabilidad de los portadores marítimos y los operadores de terminales es a través de la conocida cláusula “Himalaya”<sup>2</sup> inserta en los conocimientos de embarque, en virtud de la cual se trasladan a los explotadores u operadores de las terminales portuarias los beneficios sobre limitación de responsabilidad establecidos para los portadores en los Convenios internacionales marítimos que sean de aplicación. Lo que a todas luces también debilita la justificación que se da en la exposición de motivos del Proyecto de Ley basada precisamente en la conveniencia de equiparar los portadores marítimos con los empresarios de terminales portuarias en cuanto al régimen de responsabilidad, cuando, como se acaba de precisar, esa conveniencia, si realmente existe, se viene solventado a nivel privado por medio de la citada cláusula.

En otro orden de ideas, tampoco habría que olvidar que la modificación a introducir en el artículo 334 de LNM por el Proyecto de Ley significa que no se piensa ratificar el Convenio de las Naciones Unidas sobre la responsabilidad de los empresarios de terminales de transporte en el comercio internacional, elaborado en el año 1991 en el seno de la UNCITRAL (Organización de las Naciones Unidas para la Unificación del Derecho Mercantil Internacional), toda vez que el expresado Convenio solo contempla el límite de responsabilidad de los operadores de terminales en función del peso de las mercancías y no también en función de los bultos o unidades de carga como se establece en el Proyecto de Ley (artículos 6 y 16).

Esta decisión a nivel nacional, que sin duda condiciona la que podría adoptarse a nivel internacional respecto al expresado Convenio UNCITRAL, estimo que habría requerido alguna explicación en la exposición de motivos del Proyecto de Ley, más allá del poco convincente propósito de evitar contiendas judiciales entre los operadores de las terminales portuarias y los portadores marítimos.

También, en relación con la modificación del artículo 334 de la LNM, el Proyecto de Ley aprovecha para:

a) Incluir en él la previsión de que cuando un “container”, una bandeja de carga u otros medios similares para agrupar mercancías sea utilizado para el transporte, todo bulto o unidad mencionado en el recibo de recepción emitido por el operador como incluido en el “container”,

---

2 El nombre de la cláusula proviene del nombre del buque en el que se produjo la incidencia de responsabilidad que dio origen a la misma.

bandeja de carga u medio de agrupación, será considerado como un bulto o unidad a efectos de la limitación de la responsabilidad, y que fuera de este caso el “container”, la bandeja de carga o los otros medios similares utilizados para agrupar mercancías, serán considerados como un bulto o unidad; es decir se considerará que existe un solo bulto. Precepto que repite casi literalmente el contenido de las “Reglas de La Haya-Visby” sobre el particular, en la redacción dada por el Protocolo de Bruselas de 23 de febrero de 1968.

b) Completar el precepto, añadiendo que cuando el operador hubiese actuado intencionadamente o de forma temeraria y con conciencia de la probabilidad de causar el daño o el retraso, no podrá gozar de las limitaciones de responsabilidad. Exclusión que se aplica igualmente a los auxiliares del operador portuario, y que no merece objeción alguna pues es una norma común en todos los ordenamientos jurídicos sobre transporte.

No se excluye, por tanto, del beneficio de limitación de responsabilidad la mera o simple culpa o negligencia. En otro caso se caería en la responsabilidad objetiva o por riesgo en la que no se fundamenta la LNM ni, en general, el ordenamiento jurídico español. Tan solo se excluye, como se acaba de indicar, la culpa consciente o temeraria, llamada también dolo eventual, es decir aquella en la que no se quiere causar el resultado dañoso con la conducta conscientemente antijurídica, pero se advierte la posibilidad de que ocurra, aunque se confía en que no se producirá; excluyéndose también del beneficio, como es lógico, el dolo directo, o sea la actuación con la intención de causar un daño injusto.

A lo que habría que añadir que mientras el dolo directo es una conducta intencional difícil de

demostrar, la culpa consciente o temeraria, o sea el dolo eventual, al suponer la infracción de un deber jurídico o la realización de algo prohibido, es algo más fácil de acreditar. No obstante, hay que reconocer que las dificultades inherentes a ambos supuestos probatorios pueden representar en la práctica la ineficacia de estas disposiciones de la LNM excluyentes de la limitación de la responsabilidad de los operadores de terminales portuarias y sus auxiliares.

#### C) Artículo 353.

Se suprime parte de su contenido. El susodicho artículo dispone actualmente que la liquidación de averías hecha privadamente, y salvo que en el título que la origina se haya pactado otra cosa, carece de fuerza de obligar para los interesados, quienes podrán discutirla en el procedimiento judicial correspondiente. La modificación consiste en suprimir la frase “quienes podrán discutirla en el procedimiento judicial correspondiente”, lo que, por supuesto, no significa que estas liquidaciones no puedan impugnarse judicialmente, sino simplemente eliminar del texto legal una obviedad.

#### D) Artículos 393, 394 y 489.

La modificación que les atañe estriba en incluir el procedimiento arbitral—entre los procedimientos que se mencionan en dichos artículos. Cosa lógica puesto que el comercio marítimo es un sector especialmente adecuado para el desarrollo del arbitraje.

#### E) Artículo 472.

El anteproyecto rebaja al 5% del importe del crédito reclamado el montante de la fianza a presentar ante la autoridad judicial para el embargo preventivo de buques; montante que en la actualidad es del 15% según el apartado 3 del vigente artículo 472.

La rebaja es, empero, sin perjuicio de que el juez pueda tener en cuenta para la aplicación de la garantía si el embargante tiene bienes ejecutables en España u otras causas similares, y sin perjuicio también de que el importe de la fianza pueda revisarse en el futuro en función de los siguientes criterios relacionados con el buque objeto de embargo: su porte y dimensiones; el coste derivado de su estancia en el puerto; el precio de mercado del buque por día; si está o no sujeto a línea regular; si está o no cargado; y, sus compromisos contractuales. Finalizando el artículo señalando que no se exigirá garantía alguna cuando se aleguen créditos salariales garantizados con privilegio marítimo.

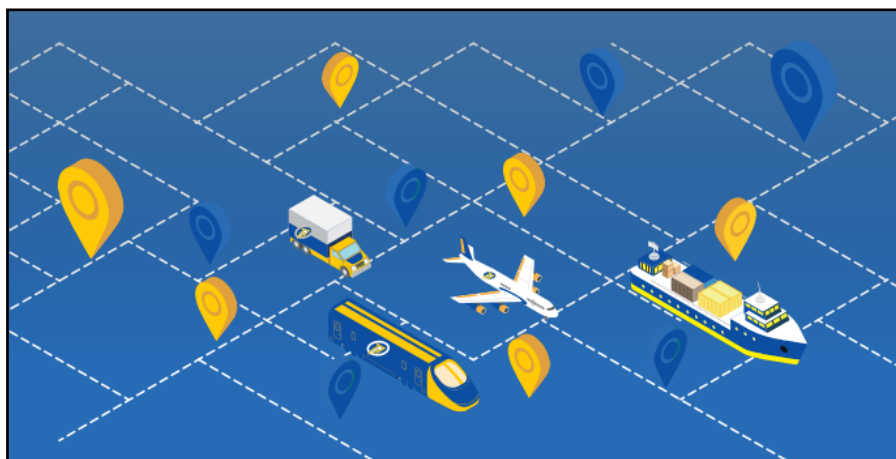
Esta modificación me parece acertada teniendo en cuenta que entre los créditos que pueden dar lugar al embargo preventivo se encuentran los derivados de las pérdidas o los daños causados a las mercancías transportadas a bordo de los buques (apartado h del artículo 1 del Convenio internacional sobre el embargo preventivo de buques (1999), hecho en Ginebra el 12 de marzo de 1999, al que España se adhirió el 31 de mayo de 2002, y al que expresamente se remite el apartado 1 del artículo 472). Sin embargo, no creo que sea fácil que prospere la modificación por facilitar demasiado el embargo preventivo de buques, pese a lo que se dice en la exposición de motivos del Proyecto de Ley de que la cuantía prevista hasta ahora para la garantía ha resultado disuasoria para la aplicación de la medida cautelar de embargo preventivo al dificultar el cobro de deudas dentro del sector marítimo.

### 3. Comentario adicional sobre el artículo 473.3.

Por último y al hilo de lo que se acaba de exponer sobre el embargo preventivo de buques, hay que señalar que el artículo 473.3 de la LNM, que no se ve afectado por el Proyecto de Ley, ha dejado sin virtualidad el derecho que España se había reservado, al amparo del artículo 10, punto 1, letra b) del antes mencionado Convenio, de excluir de su aplicación a los buques que no enarbolen el pabellón de un Estado Parte en el mismo. En efecto, contrariamente a esa reserva de derechos, el artículo 473.3 prescribe que el embargo de los buques que enarbolan pabellón de un Estado que no sea Parte en el Convenio, se regirá por sus disposiciones, con la salvedad de que podrán ser embargados tanto por créditos marítimos como por cualesquiera otros créditos.

Precepto que también merece un juicio favorable ya que, prescindiendo de que la reserva que desactiva tenía difícil explicación, se ha ido incluso más allá de lo previsto en el Convenio permitiendo el embargo preventivo de buques para toda clase de créditos y no solamente para los marítimos como preceptúa su artículo 2.2.

Manuel M. Vicens  
Secretario General y Asesor Jurídico  
FETEIA-OLTRA





El valor de ser transparentes

el MERCANTIL

Auditados por la OJD en todos sus canales



[www.elmercantil.com](http://www.elmercantil.com)

## Cuando la única solución en el sector logístico es crear alianzas internacionales

Del 29 de septiembre al 2 de octubre tuvo lugar en Algeciras (Cádiz) el Congreso de la Federación Española de Transitarios y Organización para la Logística, el transporte y la Representación Aduanera (FETEIA-OLTRA). Esta duodécima edición estaba orientada a tratar las importantes cuestiones sobre la transformación y el cambio que está sufriendo el sector. Más de 250 congresistas debatieron conjuntamente la situación actual del transporte, el comercio internacional, el papel del transitario y otros temas que preocupan a los organizadores de la cadena logística y del transporte de mercancías.

Los participantes señalaron una serie de conclusiones para potenciar el sector logístico en referencia a los nuevos cambios que estamos viviendo, y además indicaron cuáles son los principales retos: mejorar la eficiencia y la versatilidad de los procesos, diversificar algunos subsectores, internacionalizar iniciativas locales, incentivar la innovación, o desarrollar un acuerdo aduanero común.

Estas conclusiones reafirman la correcta dirección que estamos tomando desde hace años en el Consorci de la Zona Franca de Barcelona (CZFB). A través del Salón Internacional de la Logística (SIL), hemos trabajado durante 25 años para establecer lazos comunes entre los actores del sector, buscando el entendimiento en ámbitos tan extensos, como la implantación de nuevas tecnologías y formas de trabajo. En la edición

de este año, el SIL consiguió reunir a más de 12.000 asistentes de 81 países diferentes.

Gracias a la excelente labor desarrollada en esta feria, en su próxima edición el CZFB también celebrará el Congreso de Federación de Asociaciones Nacionales de Agentes de Carga y Operadores Logísticos Internacionales de América Latina (ALACAT). Esto supone un orgullo y una responsabilidad para nosotros ya que acogeremos a los máximos representantes del sector para facilitar la comunicación y colaboración con América Latina, tendiendo así puentes de negocio e intercambiando conocimiento y experiencia entre la logística hispana y europea.

Sin embargo, este no es nuestro único compromiso con las alianzas internacionales. En 2023 también ejerceremos como anfitriones de la Conferencia de Zonas Francas de Iberoamérica. En este evento, operadores, usuarios, entidades gubernamentales, inversores, consultores y proveedores de la industria se darán cita para discutir la situación actual, avances, innovaciones, mejores prácticas, tendencias y desafíos del futuro. Para entender la magnitud de este acontecimiento hay que poner en valor que la AZFA, como organizadora del congreso, representa actualmente a sus afiliados en 25 países de 2 continentes aglutinando más de 600 zonas francas con más de 13.000 empresas instaladas en ellas.

No podemos olvidar que el Congreso celebrado hace unos días en Algeciras destacó dos aspectos fundamentales para la industria. Por un lado, la digitalización del sector tanto en cuestiones aduaneras como de transporte, y que forman parte de la economía 4.0, algo en que el CZFB pone todo su empeño. A través de distintos proyectos, como es el DFactory, el Consorci apuesta por ser un motor de dinamización del sur de Europa con proyección internacional. Por otro lado, el Congreso apuntó la importancia de la sostenibilidad en la descarbonización del transporte y el comercio internacional en su conjunto. El CZFB está totalmente alineado con los ODS marcados por la Agenda 2030 de la ONU, facilitando la digitalización de la industria como palanca clave para la transición ecológica y potenciando la economía circular.

Fruto de estos proyectos, hemos logrado la adjudicación de otra iniciativa de peso vinculada con la logística del futuro. Hemos obtenido una

convocatoria pública de ayudas de la Fundación Incyde de las Cámaras de Comercio españolas para poner en marcha una Incubadora de Alta Tecnología en Logística 4.0. Su objetivo es prestar servicios al colectivo empresarial, científico y tecnológico de diferentes sectores asociados a la cadena de valor de la logística susceptibles de la industria 4.0, añadiendo valor tecnológico tanto a los productos como a los procesos.

El sector logístico se encuentra en un momento clave para su desarrollo, por lo que las alianzas internacionales para la implantación y mejora del uso de las nuevas tecnologías y las prácticas de sostenibilidad son algo fundamental para que este sector siga siendo clave para la economía española y, por supuesto, para la internacional.

Pere Navarro  
Delegado especial del Estado en el CZFB







valenciaport

Autoridad Portuaria de Valencia

VALENCIA · SAGUNTO · GANDIA

# valenciaPort



[valenciaport.com](http://valenciaport.com)



# XII CONGRESO **FETEIA**

**ALGECIRAS 2022**

29-30 SEPT / 1-2 OCT

*¿El comercio internacional, en peligro?*

## LAS 14 CONCLUSIONES DEL XII CONGRESO FETEIA 2022



# Conclusión nº1

<< Constatamos que la globalización no está muriendo, está cambiando. Estamos en un tiempo de incertidumbre permanente. El transitario, como siempre, es y será motor del cambio y de la adaptación a todos los nuevos retos para seguir garantizando el Comercio Internacional desde la neutralidad en el servicio. >>

## El futuro del transitario en una nueva era del comercio internacional

A finales del pasado mes de septiembre nos reuníamos en Algeciras, en el marco del XII Congreso nacional de los transitarios, con una amplísima representación del sector. En concreto, fui invitada a dar una ponencia bajo el título “Los transitarios, ¿somos dioses?”. El futuro del transitario en una nueva era”.

Hoy en día, dada la coyuntura actual, a ningún profesional se nos escapa que la globalización, tal y como la hemos conocido hasta ahora, está cambiando. ¿Quiere esto decir que va a desaparecer? En mi opinión, claramente no. El grado de interdependencia de las economías del mundo (principales o no) es tan grande que ese desacoplamiento (*decoupling*) del que se lleva hablando ya un tiempo no se va a producir. Otra cuestión es que la dependencia de un único proveedor, y pienso en China como “fábrica del mundo”, se trate de romper por parte de las empresas vendedoras y compradoras que operan en el comercio internacional, y esta situación nos lleve a un nuevo escenario en las cadenas de suministro internacionales.

Esas *supply chains*, cada vez más complejas, también evolucionan con metodologías innovadoras de planificación avanzada como puede ser la “Demand Driven MRP” (DDMRP). Las empresas buscan reducir stocks con un aumento del nivel de servicio, teniendo perfectamente sincronizado el inventario con la demanda real del mercado, y pudiendo realizar las adaptaciones que necesiten rápidamente. ¿Qué importancia tiene la gestión de la cadena logística internacional? Máxima. ¿Qué rol desempeñan los transitarios, ayudando a estos clientes a llevar a cabo este reto, garantizando así un comercio internacional óptimo para ellos? Clave. Ahora bien, las empresas transitarias también tienen que evolucionar y adaptarse a este nuevo escenario.

Vivimos en un entorno VUCA, volátil, incierto, cambiante y ambiguo, y tenemos que asimilar que esa incertidumbre quizás ya no es coyuntural sino estructural, con una certeza: “lo único constante es el cambio”. Debemos estar preparados para una adaptación permanente, con flexibilidad. Es inviable seguir trabajando bajo el planteamiento “toda la vida se ha hecho así”.



Ya no nos podemos permitir el lujo de hacer siempre lo mismo, pues el mercado nos dejaría fuera, y mucho menos pretender, de esa manera, obtener resultados diferentes. Ha llegado el momento de dejar atrás el viejo *management* del siglo XX y dar entrada al "*new management*" del siglo XXI. ¿Cómo afrontan las empresas transitarias este cambio?

Los acontecimientos que nos está tocando vivir en estas primeras décadas del siglo XXI, y especialmente en los últimos dos años, nos han "movido la foto". A todos. Y creo que ahora más que nunca se hace necesario parar y reflexionar. ¿Queremos vivir o sobrevivir? Hace falta una reflexión estratégica que permita buscar fórmulas y alternativas de negocio, y encontrar una nueva ubicación en el panorama global actual y a futuro, analizando cinco puntos:

- Cómo estamos ahora.
- Cómo está el mercado.
- Cómo estamos con respecto al mercado.
- A dónde queremos llegar.
- Cómo podemos hacerlo.

Se hace por tanto necesario un plan estratégico como empresas individuales, pero también a nivel sectorial. Solo así se podrá lograr la adaptabilidad del sector a las tendencias y necesidades del mercado.

Ese plan debería dar respuesta a multitud de preguntas, entre otras, básicas e iniciales: ¿dónde está el sector? ¿Cuáles son sus principales amenazas? ¿Dónde y cómo se va a posicionar? ¿Qué tipo de empresas hay? ¿Son multinacionales o locales? ¿Dónde están los centros de decisión? ¿Qué tamaño tienen? ¿Les hace competitivas ese tamaño? No solo entre ellas, sino frente a otros competidores como pueden ser las navieras que actúan como "integradores".

¿Cuál es su *portfolio* de servicios? ¿Cuáles son "core"? ¿Cómo compiten entre sí? Con mucha

pena nos comentaba un transitario en Algeciras que se están quitando clientes entre ellos "regalando" servicios: "yo cobro el despacho, pero mi competencia no". ¿Qué es lo que están demandando los clientes? ¿Servicios de calidad? ¿Qué es calidad en el sector? Si el cliente no lo valora, no lo cobras... ¿Cómo se fideliza realmente a los clientes? ¿Qué valor añadido se les da?

Pensando en la competitividad de esas empresas transitarias pymes, ¿qué capacidad de negociación tienen hoy en día? Es obvio que la balanza no está equilibrada. Para contrarrestar esta debilidad, ¿es crecer la única opción? ¿Vía fusiones y/o adquisiciones? Las pymes pueden unirse y ganar volumen sin necesidad de crear una nueva empresa. Esa unión los puede llevar a ahorros y generación de ingresos donde ellas individualmente no llegan. Soluciones siempre hay. Se trata de buscarlas, analizarlas, seleccionar las mejores, darles forma, implantarlas y gestionarlas.

Estrategia, en este momento es clave. Reflexión, planificación y visión estratégica, junto con la optimización y el dominio de los procesos, y la transformación digital, siendo la tecnología un medio y no un fin. Con un punto añadido: el ámbito legal. ¿Qué responsabilidad asumimos? ¿Qué regulaciones afectan al día a día de la empresa, del sector, ahora, en los próximos años? ¿Hay formación suficiente para abordar este cambio de época? FETEIA e INCOTRANS firmamos hace dos años un acuerdo de colaboración para que los profesionales de las empresas asociadas puedan reciclarse con nuestras formaciones en condiciones ventajosas. Se pueden hacer muchas cosas en beneficio del sector transitario, y en INCOTRANS siempre encontraréis un aliado.

Marta Prado  
Doctora en Derecho

# el canal!

MARÍTIMO Y LOGÍSTICO

## TODA LA INFORMACIÓN SOBRE EL TRANSPORTE Y LA LOGÍSTICA

Diario digital con acceso gratuito · Monográficos · Anuarios



# comunicamos y conectamos

[www.diarioelcanal.com](http://www.diarioelcanal.com)

## Conclusión nº 2

« Constatamos también que el Comercio Internacional no está en peligro, si bien es cierto que los grandes cambios que se están produciendo en distintos ámbitos, así como los riesgos inherentes a una situación geopolítica compleja y convulsa, suponen un riesgo que el transitario, por su formación, información y proximidad a clientes, operadores y administraciones, sabrá afrontar y reconducir en cada caso. Los transitarios y los representantes aduaneros seguiremos haciendo nuestro trabajo con fiabilidad, espíritu de servicio y profesionalidad..»>

## El nuevo rol Transitario como facilitador en una era de cambios

El Comercio Internacional no está en peligro aún cuando enfrentamos un entorno alterado en términos de globalización, económicos y tecnológicos que llevan a una transformación de la logística. El transitario puede aportar desde su figura de *facilitador*, ofreciendo cada vez más y mejor servicio. Nos encontramos en un período de oportunidades que implican nuevos proyectos e inversiones. Una era que requiere digitalización en los procesos para ofrecer al cliente una trazabilidad de sus embarques brindando así una visión estratégica que debe complementarse con la táctica y siendo la tecnología, un medio. Enfrentamos un cliente más conocedor y es preciso satisfacer sus demandas aportando valor agregado que permita distinguirse y alinearse con las necesidades actuales.

Lejos de ser la tecnología una amenaza debe ser una oportunidad para escalar en pos de ese objetivo. Detrás de cada recurso digital o tecnológico existe un ser humano que debe ser capaz de brindarle las instrucciones e

inteligencia necesarias para desempeñar de manera correcta su labor. Para llevar a cabo lo mencionado, el transitario debe congeniar y realizar *alianzas* con otras áreas de servicio que puedan apoyar este desafío, enlazando fuerzas que permitan lograr los avances planteados y procesos de altos estándares así como transparentes que permitirán maximizar y optimizar la calidad de servicio que tengan para ofrecer. Existen nuevas generaciones, que nos muestran diversas formas de alcanzar objetivos y desarrollar nuevos caminos. Pero requieren también de capacitación, formación y dirección supervisada a fin de no perder de vista el interés común.

La unión de los profesionales de la logística resulta fundamental para además transitar en un entorno disruptivo que se presenta hoy en el mercado del comercio exterior con el avance de otros gigantes proveedores que amenazan continuamente y avanzan sin discreción sobre los negocios.



No hay que dejar de lado la tarea de reforzar algunas cuestiones de materia aduanal mediante el reforzamiento de algunas figuras que permitan hacer procesos de aduana más rápidos y eficientes. Es menéster generar *documentos de buenas prácticas* y programas de cumplimiento normativo para alcanzar un orden capaz de brindar plena satisfacción al cliente final. Y, en consecuencia poder retener así como generar más negocios derribando barreras y generando competencia.

Es esencial reivindicar la posición del transitario alzando la voz y haciendo visible esa gama de servicios diversos y eficaces que tiene para ofrecer, y hacer frente a la actualidad que cambia constantemente.

Assekuransa

[www.assekuransa.com](http://www.assekuransa.com)



Fundada  
en 1978

La Federación Española de Transitarios, Expedidores Internacionales y Asimilados, Organización para la Logística, el transporte y la Representación Aduanera, en anagrama FETEIA-OLTRA, es una Organización profesional, de carácter sectorial, órgano de representación, gestión, fomento y defensa de los intereses de las empresas transitarias y representantes aduaneros.

Via Laietana, 32-34, 3º  
08003 Barcelona  
T. 93 268 94 30  
[feteia@feteia.org](mailto:feteia@feteia.org)  
[www.feteia.org](http://www.feteia.org)



FETEIA-OLTRA está constituida por 20 Asociaciones de ámbito territorial ATEIA en Alicante, Aragón, Asturias, Bahía de Algeciras, Baleares, Barcelona, Bizkaia, Cádiz, Ceuta, Galicia, Girona, Gipuzkoa, Las Palmas, Madrid, Málaga, Melilla, Sevilla, Tarragona, Tenerife y Valencia. Adicionalmente, tiene empresas adheridas en Cantabria, Lleida, Murcia, Navarra y Vitoria.

Actualmente contamos con más de 600 empresas asociadas.

## Conclusión nº 3

<< Reiteramos a la Dirección General de Tributos y Grupos Parlamentarios una reivindicación ya histórica, consistente en la necesidad de eximir de responsabilidad tributaria a los representantes aduaneros cuando intervienen por cuenta de los importadores, al mismo nivel que otros profesionales que actúan mediante representación voluntaria ante la Agencia Tributaria: asesores fiscales, gestores administrativos y abogados.

Si bien uno de los mayores éxitos cosechados por FETEIA-OLTRA recientemente fue, precisamente, poner freno a los aspectos más gravosos de la Ley de Lucha contra el fraude fiscal, ello no debe hacer olvidar la necesidad de acabar con este régimen manifiestamente injusto.. >>

## La injusta posición del Representante Aduanero

Dentro de las conclusiones del reciente Congreso de FETEIA-OLTRA, celebrado en Algeciras, se mantiene una reivindicación que no debe quedar en el olvido, como es la de reiterar la necesidad de eximir de responsabilidad tributaria a los representantes aduaneros cuando intervienen por cuenta de los importadores.

Esta reivindicación es necesaria para dar una solución justa a una situación de enorme perjuicio para el colectivo y a un obstáculo al debido desarrollo del comercio internacional.

Como es bien sabido, la importación de mercancías suele implicar el nacimiento de deudas aduaneras y tributarias (correspondientes, estas últimas, al IVA a la importación y, en su caso, a los impuestos especiales). Para ejecutar estas tareas de importación, los operadores económicos se apoyan, en muchas ocasiones, en los

representantes aduaneros, por el alto grado de exigencia técnica de las operaciones y las consecuencias derivadas de la realización de declaraciones.

Los Representantes Aduaneros pueden actuar bajo la modalidad de representación indirecta (en nombre propio y por cuenta del importador, siendo deudor y, por tanto, responsable de la deuda aduanera), o directa. También es responsable del IVA a la importación ya sea de manera solidaria o subsidiaria.

Además de este régimen general, que resultaría de aplicación, por ejemplo, en los despachos a libre práctica realizados en el marco de importaciones de mercancías, conviene no olvidar que el CAU contiene una trampa, en el supuesto de que se faciliten informaciones falsas en el marco de una importación.

En este sentido, cuando una declaración en aduana sea formulada sobre la base de una información que lleve a no percibir la totalidad o parte de los derechos exigibles, la persona que suministró la información requerida para la realización de la declaración y que supiera o debiera razonablemente haber sabido que dicha información era falsa será también un deudor.

El problema generado en esta frase reside en que se introduce un factor de inseguridad jurídica como es la expresión "*debiera razonablemente haber sabido*", pues no deja ser una cuestión que queda al criterio del funcionario y/o tribunal, en su caso.

Por otra parte, la asunción de responsabilidad y/o riesgos del Representante Aduanero podría variar si este aporta garantías, pero, teniendo en cuenta que esta es una cuestión que depende de la decisión y estrategia de negocio individual del propio Representante Aduanero, no considero que sea objeto de este artículo.

Del breve análisis realizado sobre la posición del Representante Aduanero, cabría concluir que el régimen jurídico actual (ya sea la normativa de la Unión relativa al Arancel o la nacional, relativa a los tributos) impone al Representante Aduanero una responsabilidad por el pago de cantidades que corresponden a sus clientes, lo cual supone un perjuicio injustificado a un colectivo cuyo trabajo no consiste en ser garante de terceros (esa figura recae, precisamente, en el que aporta voluntariamente la garantía), sino en aportar su saber hacer en el marco de las operaciones aduaneras para que sus clientes puedan importar y/o exportar las mercancías debidamente.

La medida resulta discriminatoria y supone, por tanto, agravio comparativo con el nivel de responsabilidad exigido a otros profesionales que actúan mediante representación voluntaria de sus clientes ante la Agencia Tributaria, (Abogados, Asesores Fiscales y Gestores Administrativos). Otros colectivos como asesores fiscales realizan trámites ante la AEAT en nombre de sus clientes (mediante la figura de la representación voluntaria); pero no por ello responden con su patrimonio de un posible incumplimiento del cliente.

En nuestra opinión, este nuevo marco nos sitúa en una posición muy peligrosa pues, a pesar de realizar nuestra actividad de manera diligente, el Representante Aduanero puede llegar a ver caer nuestro negocio por la posible negligencia o simple mala situación comercial de nuestros clientes. Se premia la capacidad financiera y la posibilidad de ser una especie de avalista (adicional al verdadero avalista) de clientes, cuando la tarea del representante aduanero es la de asesoramiento y guía técnica en las operaciones de comercio exterior.

Resulta, por ello, necesario reiterar a la Dirección General de Tributos y a los Grupos Parlamentarios la necesidad de situar al Representante Aduanero al mismo nivel que otros profesionales que actúan mediante representación voluntaria ante la Agencia Tributaria.

Si bien lo relativo a la responsabilidad de los derechos de importación (arancel) es una cuestión sometida a Derecho de la Unión, nada impide eliminar la responsabilidad del Representante Aduanero en lo relativo al IVA a la importación mañana mismo, puesto que el TJUE ya ha dejado claro que es posible designar solo un deudor del IVA a la importación.



No existe explicación razonable al hecho de que el asesor que presenta una declaración (por ejemplo, la declaración de la renta) en nombre de un cliente no sea responsable de sus deudas, pero sí lo sea si lo hace en el marco de una importación. En ambos casos se trata de una cantidad debida a la Administración, susceptible de ser revisada por esta.

Por otra parte, la conclusión que subyace de todo este régimen de responsabilidad, es que existe una tendencia, en mi opinión, a imponer a los representantes aduaneros obligaciones o riesgos que corresponden a la Administración Pública. Es esta la que debe revisar las liquidaciones presentadas por los sujetos privados y asegurarse el pago de las deudas aduaneras o tributarias (para lo cual también tiene las garantías). Esta tendencia también puede verse en relación con la figura del Operador Económico Autorizado, que se configuró, a priori, como un colaborador de confianza de la Administración Aduanera competente del Estado miembro de referencia de la empresa.

Cada vez se hace más patente la sensación de que el Representante Aduanero tiene que implementar internamente controles sobre sus clientes (como por ejemplo, de su historial de cumplimiento y/o solvencia económica), así como de las propias mercancías, cuando la realidad es que no tiene capacidad para ello, pues en muchas ocasiones ni siquiera tiene contacto con la mercancía, ni base legal para realizar estas tareas.

Es, por tanto, necesario, que no se cargue de estas tareas al Representante Aduanero y que desde el ámbito público –en concreto desde el legislativo–, se reconfigure la figura del Representante Aduanero, considerándolo como lo que es: un experto consultor en materia aduanera-tributaria (como, por ejemplo, los abogados o asesores fiscales) cuyo servicio prestado al cliente es el asesoramiento en sus operaciones de comercio exterior, no como pagador-garante de estos.

Martín Fernández  
Secretario Técnico FETEIA



# Puerto de Bilbao

## Flexibilidad y cercanía para un transporte más sostenible.

Al servicio de nuestra industria  
y el comercio internacional.

**Puerto de Bilbao,  
sin ir más lejos.**

**Bilbao** **B**  
**PORT**

[www.bilbaoport.eus](http://www.bilbaoport.eus)



**EPD**<sup>®</sup>



## Conclusión nº 4

« Manifestamos que es estratégico seguir avanzando en el proceso de digitalización de las empresas del colectivo, tanto en lo referido a las cuestiones aduaneras como de transporte, lo cual se volverá obligatorio con la entrada en vigor del Reglamento EFTI que exigirá que toda la documentación de transporte se emita en formato electrónico. FETEIA-OLTRA mantiene su apuesta por la digitalización y por el impulso de la plataforma del “Blockchain de los Transitarios”.»

### Digitalización desde la colaboración: claves para la competitividad del transitario

Como se introducía en la mesa sobre Digitalización, el mundo está cambiando y el transitario tiene que acompañarlo con su evolución. Somos conscientes de la aparición de nuevos modelos de negocio que requieren la adaptación y asimilación tecnológica del sector.

Nadie duda de que el papel tiene los días contados y es importante que reflexionemos sobre las decisiones estratégicas que tendrán que tomar las organizaciones en el ámbito de la innovación tecnológica. Normativas europeas con la Ley eFTI 2020/1056 de obligado cumplimiento para la emisión del documento de transporte en formato digital en 2024, o el despacho centralizado europeo, son sólo dos ejemplos a la vuelta de la esquina.

En países como Egipto, con CargoX; Singapur con TradeTrust; en organizaciones como IATA con su proyecto One Record; o FIATA con la generación del eFBL Paperless Solution; no sólo se ha dado un paso hacia la eliminación

del papel, sino a la validación electrónica del documento y la verificación de la identidad digital del emisor. En este sentido, la Ley de Cambio Climático y Transición energética (LCCTE), también repercutirá directamente en la actividad logística y el transporte. Desde 2023, no podemos ignorar que la sostenibilidad de las operaciones que gestiona el transitario, se observarán al detalle.

También nos detenemos en cómo aprovechar con tecnología la infraestructura existente, mientras se construyen a medio plazo nuevas infraestructuras que permitan aportar mejor servicio a nuestras operaciones. Esto es: potenciando la multimodalidad y la sostenibilidad de la cadena de suministro.

Es el momento de desmitificar la tecnología y ver más allá. No creer que existe un Ciborg Terminator detrás (si se recuerda el guiño de FETEIA proyectando la imagen de Skynet durante el Congreso).



La digitalización de procesos requiere una gestión humana. Sin embargo, para que los profesionales del sector no perciban la vulnerabilidad de sus puestos, es importante realizar un esfuerzo en la asimilación de dicha tecnología mediante acciones formativas. Igualmente, es clave apostar por la fidelización y conquista de talento a este sector tan estratégico.

Para continuar creciendo es necesario eliminar las barreras que supone la dependencia tecnológica y ver la posibilidad de ser más competitivo a partir de ecosistemas colaborativos. A día de hoy, las empresas transitarias son competencia entre sí en muchas ocasiones. La colaboración es útil para ganar peso en el discurso a las autoridades. De esta forma, las exigencias dirigidas a los cambios en los procesos y operativas tendrán más fuerza y nos servirán para ganar competitividad a nivel país.

Una referencia significativa sobre el avance en sector, es la coordinación de los actores a través de los Corredores Digitales Aéreos que se están abriendo con Latinoamérica gracias al apoyo de Foro Madcargo, la Federación de Transitarios ALACAT, la implicación de la aduana española e IATA a través del uso de su standard One Record.

En este sentido, reconforta saber que entre las preguntas que FETEIA recogió durante el Congreso sobre el uso de herramientas colaborativas, tipo ERPs participados con proveedores y clientes, tan sólo un 2% no dispone de ellas por miedo a compartir información. Y hasta un 65% de los transitarios que asistieron al encuentro ya las emplean y las consideran de gran utilidad; un 25% no las emplea pero están preparando a sus equipos y sistemas para hacerlo y más del 8% las utiliza aunque no están conformes con su desempeño.

Sobre el conocimiento de Blockchain como caso de uso aplicado a la Cadena de suministro, cerca de un 2% es consciente de su utilidad para dar transparencia, trazabilidad y automatización a los procesos. Siendo sólo menos de un 2% el que no le ve futuro. Sin embargo, más de un 76% está interesado en saber más. Estas son algunas de las características que aporta esta tecnología:

- Inmutabilidad de la documentación subida y seguimiento de la mercancía en tiempo real.
- Seguridad y transparencia gracias a la identidad digital del usuario.
- Descentralización del dato. Acceso desde cualquier parte del mundo.
- Automatización y agilidad gracias a la combinación de otras tecnologías disruptivas.

La digitalización permite agilizar tiempos de espera, trámites para obtener documentación y, consecuentemente, reducir costes relacionados con las demoras. El uso de una herramienta colaborativa basada en la tecnología Blockchain, tiene un impacto directo en la labor de los transitarios y la gestión aduanera, estas son algunas de las funciones:

- \* Repositorio de la documentación de un envío en un espacio compartido manteniendo la gobernanza del dato.
- \* Trazabilidad del envío a través de la tecnología Blockchain.
- \* Unificación de las comunicaciones relacionadas al envío.
- \* Reducción de errores y demoras gracias al uso de Inteligencia Artificial.

- \* Recepción en tiempo real de la documentación logística.
- \* Geolocalización de contenedores.
- \* Agilidad en los despachos por la integración con la aduana.
- \* Rapidez en la devolución del IVA e impuestos del transporte.
- \* Elemento diferenciador en la digitalización del expediente y la posibilidad de que las autoridades en el país de destino accedan a la documentación relacionada con la carga.

La apuesta de FETEIA por la digitalización del transitario, se dirige al uso de una herramienta basada en la transparencia en la gestión logística que permita evitar el fraude y aportar seguridad a la cadena de suministro y a todos

los agentes implicados. Una plataforma neutral e interoperable que facilita la multimodalidad sin obligar a emplear otras herramientas distintas a las del propio usuario.

Una solución y un camino hacia la transformación que sólo son posibles si se impulsan desde el espíritu de la colaboración de todos los transitarios.

**Cristina Martín Lorenzo**  
 CEO de Usyncro  
 Presidenta Comisión Nuevas Tecnologías FETEIA y Vicepresidente ATEIA Madrid





Toda la información sobre

# Logística y Transporte a tu alcance

**VALENCIA MARÍTIMA**  
 Miércoles 7 diciembre 2022  
 Nº 3148

**El coste de los fletes se mantiene a la baja y desciende un 6,28% en noviembre**

Noviembre es el tercer mes consecutivo de bajada del premio de los fletes. El VCFI se ha situado en 4.146,26 puntos, acumulando un crecimiento del 314,63% desde 2018. **¡ Pág. 3**

**FVET pide que la Zona de Bajas Emisiones no penalice la operativa** **¡ Pág. 2**

**Y ADEMÁS**  
 El empleo en el sector logístico crece un 25% menos que en 2021 **¡ Pág. 6**  
 El proyecto de hidrógeno Julia Verde del puerto de Vigo recibirá fondos Next Generation **¡ Pág. 10**

**Servicios marítimos con Canarias**

**Aisea**

**ALICANTE MARÍTIMA**  
 Segunda semana noviembre 2022  
 Nº 183

**UEPAL pide al puerto que pugne por fondos europeos para garantizar la competitividad**

La Unión Empresarial de la Provincia de Alicante reclama a los responsables del puerto y a la Administración que pague por lograr fondos que permitan mejorar las instalaciones. **¡ Pág. 3**

**Cerca de 30.000 cruceristas recalcan en el puerto de Alicante en el cierre del año** **¡ Pág. 2**

**Y ADEMÁS**  
 El puerto de Alicante estrecha lazos comerciales con Marruecos **¡ Pág. 4**  
 Las organizaciones piden una financiación justa para Alicante **¡ Pág. 5**

**SAVINO DEL BENE**  
 Global Logistics and Forwarding Company  
 We deliver your projects  
 VALÈNCIA - MADRID - BARCELONA  
 C/Dr. J.J. Dómine, 14-1 - 46100 Sagunto (Valencia) - Tel: +34 963 821 020  
 www.savino.com

**CASTELLÓN MARÍTIMA**  
 Primer semana diciembre 2022  
 Nº 102

**La Cámara de Castellón celebró el 120 aniversario y entregó sus premios**

La Cámara de Comercio de Castellón celebró hace unos días el acto central de su 120 aniversario, que coincidió con la entrega de Premios a la Exportación y el Turismo y el Gallardon Accord. **¡ Pág. 3**

**Alerta por la necesidad de ayudas a corto plazo en el sector cerámico** **¡ Pág. 7**

**"Frenazo" en el empleo logístico: la contratación crece un 25% menos que en 2021** **¡ Pág. 10**

**PortCastelló invierte en Responsabilidad Social Corporativa** **¡ Pág. 5**

**La terminal de Grandes del Puerto de Castellón**

**fORO INTERNACIONAL**  
 Publicación de Transporte, Logística y Comercio Exterior

**nº 134**  
 Dedicado al día de Aragón  
 con el tema: "Logística y Comercio Exterior"

**Coverings**  
 THE GLOBAL TILE & STONE EXPERIENCE

**Infraestructuras Portuarias y Ferroviarias**

**Valenmar**



# Más de 50 años informando



## Conclusiones nº 5 y 6

<< Seguiremos trabajando junto a CLECAT en la iniciativa de la Comisión Europea relativa a la Reforma de la Unión Aduanera. La Federación considera que, si bien el “informe de sabios” contiene algunos objetivos alejados de la realidad o excesivamente ambiciosos y se obvian cuestiones de gran relevancia, esta iniciativa debe servir como palanca modernizadora de la Unión Aduanera y para ofrecer una mayor uniformización en el Territorio Aduanero de la Unión. Apostamos para que una de las bases del futuro de la Unión Aduanera sea la de la total armonización de los procedimientos aduaneros en los distintos territorios de la Unión, tanto en los controles estrictamente aduaneros, como en los controles especiales en frontera. Solo de esta manera se logrará una verdadera aduana única y se evitarán agravios comparativos entre los operadores de los distintos Estados Miembros. Para ello, ha de avanzarse en la creación de una Autoridad Aduanera de la Unión.>>

<<Reiteramos la necesaria implementación de la Ventanilla Única Aduanera que cumpla los estándares de la VUA europea, con el fin de lograr una mayor eficiencia de los mismos, evitar duplicidades de controles y reducir los tiempos y costes que generan los retrasos y las manipulaciones innecesarias de las mercancías.>>

## Las Aduanas como parte de la logística del comercio exterior

La Unión Aduanera es una competencia exclusiva de la UE (art. 3 Tratado de Funcionamiento de la Unión Europea) por lo que la legislación aduanera se aprueba en las instituciones de la UE mientras que su aplicación es responsabilidad de EEMM a través de sus administraciones aduaneras nacionales, que son las responsables de recaudar los derechos de aduanas que constituyen una parte de los recursos propios tradicionales del presupuesto de la Unión.

A pesar de las mejoras en el funcionamiento de la Unión Aduanera desde su inicio en el 1968, hay desafíos crecientes que demandan una modernización en su funcionamiento.

Un instrumento importante para ello lo constituye el Código Aduanero de la Unión (Reglamento UE 952/2013) que ha supuesto una importante evolución en relación con la plantea un sistema de comunicación electrónica entre aduanas y operadores económicos, así como con la Comisión Europea. Los nuevos sistemas así como la evolución de sistemas preexistentes suponen un nuevo paradigma de interrelación en la Unión Aduanera, superando los sistemas electrónicos aduaneros nacionales que gestionarán para todos los procedimientos el mismo contenido en toda la Unión Europea, lo que va a permitir a los operadores privados que sus sistemas de declaración puedan funcionar con cualquiera de los Estados miembro, e incluso poder operar

aduaneramente desde un solo Estado miembro, sea cuál sea el lugar donde se encuentre la mercancías sometida a control aduanero.

Los desarrollos informáticos necesarios para hacer factible ese escenario están en proceso de desarrollo para los diversos procedimientos (tránsito, exportación, importación o despacho centralizado, entre otros) siendo 2025 la fecha final para su implementación práctica.

Pero la evolución del comercio y del contexto económico mundial, especialmente asociada a la evolución tecnológica, ha llevado a que se considere conveniente adoptar en un plazo corto dentro de la UE decisiones estratégicas que permitan acompañar una transición digital y medioambiental, también en el ámbito aduanero.

La explosión del comercio electrónico enfrenta a las aduanas a una afluencia de pequeños envíos con nuevos riesgos financieros, de falsificaciones, de cumplimiento de estándares del mercado interior y de seguridad. La misión de las aduanas ha evolucionado hacia un papel más activo, no sólo en los aspectos tributarios sino en la protección de la sociedad a través del control en la entrada y salida de mercancías en el territorio aduanero de la UE.

Por otro lado, hay una creciente demanda de una mayor facilitación del comercio legítimo sin descuidar la protección contra los riesgos financieros y no financieros de los ciudadanos de la UE, garantizando la igualdad de condiciones entre las empresas de la UE y sus competidores internacionales.

En este contexto, la Comisión Europea estableció en septiembre de 2021 un "Grupo de Sabios sobre los desafíos a los que se enfrenta la Unión Aduanera". El papel principal del Grupo fue reflexionar sobre el desarrollo de ideas y conceptos innovadores y entregar un informe para contribuir a un debate interinstitucional general sobre el futuro de la UA.

El Grupo de Sabios ha estado compuesto por doce personalidades del mundo de la gestión pública, la empresa y el académico y fue presidido por Arancha González Laya, anterior Ministra de Asuntos Exteriores, Unión Europea y Cooperación. El 31 de marzo de 2022 se publicó el informe<sup>1</sup>.

El informe concluye que las aduanas de la UE necesitan un cambio estructural urgente que, sobre la base de las reformas de la última década, lleve a las aduanas europeas al siguiente nivel y las prepare para abordar los desafíos modernos, como los nuevos modelos comerciales y los crecientes volúmenes comerciales, los avances tecnológicos, la transición verde, el nuevo contexto geopolítico y los riesgos de seguridad.

El Grupo reconoce los cambios importantes en la legislación aduanera y las tecnologías de la información en los últimos años y elogia los planes de reforma establecidos en el Plan de Acción Aduanera adoptado por el Colegio de Comisarios en septiembre de 2020. Sin embargo, aboga por reformas más fundamentales y de amplio alcance, expresadas en 10 recomendaciones con un cronograma que finalizaría para el 2030.

Estas incluyen una legislación aduanera revisada y más simple, un nuevo marco de responsabilidad y confianza, procedimientos simplificados y una reducción de la carga administrativa, un nuevo enfoque de los datos y una gobernanza más eficaz.

---

<sup>1</sup> [TAX-20-002-Future customs-REPORT\\_BIS\\_v5 \(WEB\).pdf \(europa.eu\)](#)

Tras la publicación del informe citado, la Comisión Europea junto con los Estados miembro ha seguido trabajando a través de un grupo de reflexión con los directores generales de aduanas en los que se han valorado la naturaleza de los retos a los que se enfrenta la unión aduanera y la forma de afrontarlos. Entre los elementos valorados se encuentran los siguientes:

- ◆ Modelo de relación con el sector privado basado en la confianza y la responsabilidad, con un enfoque evolucionado de la figura del Operador Económico Autorizado y su papel respecto a la administración aduanera.
- ◆ Fortalecimiento de la supervisión aduanera y de la gestión de riesgos.
- ◆ Reforzamiento del marco de cooperación con otras autoridades competentes para normativas aplicables a las mercancías<sup>2</sup>.
- ◆ El papel de las aduanas en la agenda política global y las aduanas verdes.
- ◆ Nuevo modelo en materia de datos que puede suponer un cambio en el paradigma actual de declaración aduanera.
- ◆ Gobernanza de la Unión Aduanera de la UE: debate sobre la potencial creación de una agencia o unidad administrativa competente para determinados aspectos aduaneros en la Unión Europea.

España ha participado activamente en los debates mencionados compartiendo la visión de la administración aduanera española a los puntos de discusión promovidos.

La Comisión Europea tiene previsto presentar en la primera mitad del 2023 una propuesta de reforma de la unión aduanera. Las propuestas reflejadas en el informe del grupo de sabios han servido de inspiración a la Comisión, sin perjuicio de que la propuesta final incluirá los elementos que considere más adecuados para su desarrollo en un período asumible y teniendo en cuenta los criterios transmitidos por los Estados miembro y por el sector privado a nivel individual o a través de sus asociaciones sectoriales. La visión del sector privado en esta propuesta de reforma aduanera debe ser compartida con la Comisión Europea y con las administraciones aduaneras nacionales para poder impulsar una reforma que sea realmente útil para la operativa comercial y aduanera en la Unión Europea.

La propuesta de reforma aduanera que presente la Comisión Europea se discutirá en el seno del Grupo de Unión Aduanera del Consejo. España ostentará la presidencia de turno del Consejo de la Unión Europea durante el segundo semestre del 2023, período durante el cual, con toda probabilidad, corresponderá a España la preparación, impulso y seguimiento de los trabajos en el Consejo relativos a la propuesta de la Comisión.

**Pilar Jurado**  
Directora General del Departamento de  
Aduanas e Impuestos Especiales

---

<sup>2</sup> En parte esta relación está regulada en el Reglamento (UE) 2022/2399 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 23 de noviembre de 2022, por el que se establece el entorno de ventanilla única de la Unión Europea para las aduanas y por el que se modifica el Reglamento (UE) n° 952/2013 que ha creado la Ventanilla Única Europea, a través de la cual se compartirán los certificados exigidos por distintas autoridades aduaneras y no aduaneras.





# Abriendo Camino al Futuro

El Puerto de Algeciras, junto con su Comunidad Portuaria, se posiciona como un enclave marítimo-portuario y logístico global, eficiente y competitivo, con crecientes perspectivas de futuro.

Un ecosistema que aúna una fuerza de trabajo en equipo de más de 30.000 personas y de 200 empresas a su servicio.



## Conclusión nº 7

« Necesitamos reforzar la figura del Operador Económico Autorizado: una de las maneras de lograr unas Aduanas más rápidas y eficientes, sin perder la necesaria eficacia de los controles, es reforzando la figura del operador de confianza de la Aduana.»»

### Un nuevo ABC para el OEA

Se ha hecho popular simplificar las explicaciones mediante listas, al modo chino y utilizar, para todo, acrónimos. El ámbito aduanero no es una excepción. La Aduana de los Países Bajos utiliza ABCD para recordar esos principios hoy compartidos: A, para cada envío, (holandés: *Afdracht*), asegurarse de que los ingresos fiscales sean precisos y completos; B, proteger (hol: *Beschermen*), ofreciendo la mejor solución posible para proteger a la comunidad contra bienes inseguros; C, competitivamente (hol: *Concurrentie positie*), contribuyendo al fortalecimiento de la competitividad de la UE; D, aplicando servicios innovadores (hol: *Dienstverlening*), como condición previa para que la aduana desempeñe sus funciones de manera eficiente y eficaz.

En el ámbito del control de los Operadores Económicos autorizados (OEA), conocemos el futuro. Se describe en la Recomendación 6 del “Informe del Grupo de Sabios sobre la Reforma de la Unión Aduanera de la UE” (Bruselas marzo 2022):

*Introducir un nuevo modelo ABC (Autorizados, Afianzados (en: **Bonded**) y sujetos a un mayor Control), en el que los operadores buscarían el estatus de Operadores Económicos*

*Autorizados para obtener acceso comercial al mercado de la UE*

*La lógica que se expresa en el documento es descarnada:*

*“Los actores económicos perderán dinero, o un valioso estatus de OEA, o ambos, si demuestran ser deshonestos o negligentes.”*

De las mercancías a los procesos

El enfoque de las Aduanas a partir de los años 80 se ha basado en tres principios: a) **análisis** de riesgo para conciliar el control con la facilitación del comercio, utilizando el concepto de circuito; b) ampliación, sobre todo a partir del 11-S del ámbito temporal, recabando cada vez más información y cada vez antes con relación a la llegada de la mercancía al recinto y c) implantado la idea de “plan de control”, mediante el que las Agencias Tributarias, utilizando herramientas de Business Intelligence y *big data*, seleccionan cada año un número limitado de empresas para controles administrativos en profundidad. La utilización de las nuevas tecnologías facilita una visión del mundo, que puede ser ahora juzgado por su evolución y no por su estado.

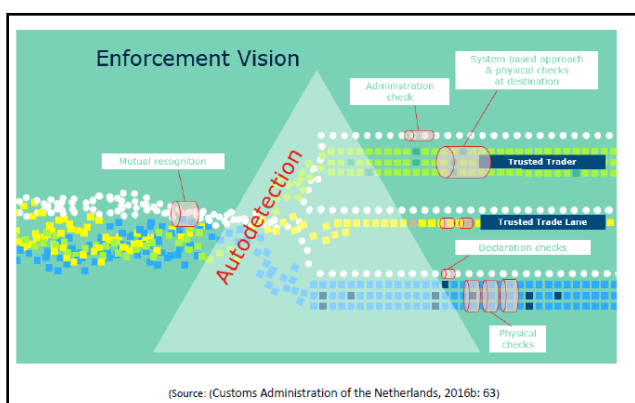


El pediatra no juzga a la criatura sólo por como está, sino por cómo evoluciona en relación con otros niños de su edad y se analiza la situación de una empresa teniendo en cuenta si es una *start-up* o una *scale-up* o como evolucionan no solo sus ratios financieros sino su evolución en el mercado.

En el ámbito aduanero la evaluación se ha expandido desde una visión estática (manifiesto, DUA, expedición), enfocada en bienes, a una dinámica (flujo de bienes, cadena de suministro) basada en procesos y la nueva visión tiene en enfoque en capas.

El objeto de interés no es ahora el DUA, ni el conjunto de los DUAS despachados en un año ni el AEO, sino el papel dinámico del AEO en la cadena de suministro completa,

- amarillo: Estas son cadenas de suministro confiables, seguras y completas;
- verde: compuesto por empresas reconocidas y confiables; observaciones, preferiblemente fuera del proceso logístico, para verificar la corrección de las acciones;
- azul: Las desconocidas y otras empresas; inspección en el flujo logístico, en frontera, con base en el análisis y detección de riesgos.



**Figura 1.** Empujando los límites.

Fuente: (Administración de Aduanas de los Países Bajos, 2016)

El objetivo estratégico de la Aduana en esta visión basada en capas y procesos, es: a) 100% de supervisión, b) reducir el % de controles en los servicios y c) enfocarse en las investigaciones.

De la excelencia y la originalidad a la tolerancia

El camino del progreso industrial se ha basado mucho más en la reducción de las tolerancias que en el ingenio. El despliegue de la industria requirió que las cosas se pudieran reparar, que, si un coche se averiaba en carretera, la pieza que hubiera en la estantería de un pueblo remoto se ajustase exactamente. Las tolerancias para el desajuste pasaron progresivamente del milímetro, a al decimo, a la centésima y más allá. Simon Winchester ha narrado memorablemente como un mundo en el que debemos partir las cadenas genéticas y observar el bosón de Higgs requiere precisión.

Las aduanas despachaban en el pasado algunos centenares de documentos al día. Hoy, en la EU, ya está despachando al ritmo de una expedición cada decimo de segundo, lo que requiere que las piezas fundamentales de ese sistema, los AEO sean fiables y que su tolerancia frente al error esté estandarizada. Un AEO debe poder sustituir y ser sustituido.

La necesidad de previsibilidad une en sus propósitos a los actores de las cadenas del suministro con las aduanas. Sus intereses han pasado de ser opuestos a plenamente compartidos.

Es nuestro trabajo ofrecer a los AEO las herramientas y métricas que les permitan ser piezas fiables en las cadenas de transporte que atraviesan las aduanas.

Antonio de la Ossa

CEO—Ossa Consultores

Ex-Director del Departamento Aduanas e IIEE



## Conclusión nº 8

«Trabajaremos con la administración en la descarbonización del transporte y del comercio internacional en su conjunto. Ello incluye la reducción de emisiones de todos los medios de transporte, que deberán implementar fuentes de energía que generen menos emisiones, de las Aduanas, que deben eliminar el papel cuanto antes, y de todos los operadores de la cadena de suministro. Este es el compromiso del colectivo y también una exigencia de clientes y consumidores, por lo que todos debemos trabajar conjuntamente.

También reclamamos que esta descarbonización no genere efectos perjudiciales para el sector, destacando la necesidad de lograr que la iniciativa Emissions Trading System no sitúe nuestro país en situación de desventaja frente a nuestros competidores.»

## La descarbonización del transporte de mercancías

La descarbonización de la actividad humana se ha convertido en el principal desafío al que se enfrentan los diferentes sectores económicos en el siglo XXI.

Las administraciones públicas, estatal y europea, marcan objetivos de reducción de emisiones de gases de efecto invernadero, pero a menudo no ofrecen soluciones concretas para alcanzarlos.

El transporte debe jugar su papel en esta revolución, pues es responsable de alrededor del 30% de las emisiones, y aunque ello incluye el transporte de pasajeros, la contribución del transporte de mercancías es muy relevante.

Hay varios aspectos sobre los que se puede incidir que redundan en una reducción sustancial de la emisiones:

- El uso de modos más eficientes: para el transporte a media y larga distancia resulta imprescindible la utilización del modo marítimo y del ferrocarril. Ambos generan

unas emisiones muy inferiores a la carretera, tanto por eficiencia energética, como por capacidad de carga. El resultado es que el CO<sub>2</sub> por tonelada transportada por ferrocarril y barco es entre 7 y 10 veces menor que la carretera.

- La digitalización: el uso de tecnologías de la información para interconectar de forma eficiente el flujo de información de los segmentos de la cadena de transporte, permite optimizar procedimientos, evitar esperas innecesarias y reducir trayectos en vacío.
- El uso de energías más limpias: es evidente que el uso del gasóleo en camiones se acaba y que habrá que encontrar una alternativa. Hay diferentes enfoques pero ninguna solución definitiva, ¿biofuel, hidrógeno, GNL? Parece que la electricidad tenga una cierta ventaja, pues acabará usándose en el transporte de personas y se pueden dar sinergias con el transporte de mercancías.

- La optimización de las infraestructuras existentes: la concentración de la actividad en una franja horaria relativamente estrecha provoca ineficiencias en el sistema de transporte, con una elevada congestión que provoca un aumento innecesario del consumo de combustible y consecuentemente un incremento de las emisiones de CO<sub>2</sub>. Se debe apostar por una mayor flexibilidad para operar 24/7 todos los elementos de la cadena logística, incluyendo temas administrativos como la aduana.

A pesar de que FETEIA no puede incidir directamente en todos estos aspectos, sí resulta útil que desde la Federación se abogue por una apuesta clara hacia el transporte intermodal. Es evidente que el ferrocarril nunca podrá reemplazar el transporte por camión en corta distancia, tanto por coste como por flexibilidad, pero un uso combinado de ambos modos resultaría muy eficaz para reducir de forma significativa las emisiones.

Además, un efecto colateral del transporte intermodal es la disminución de tráfico de camiones en las carreteras que reduciría las condiciones de congestión y con ello se mejoraría la eficiencia en tiempo y consumo energético del transporte rodado, lo que ayudaría a reducir aún más las emisiones de CO<sub>2</sub>.

El transporte intermodal no tiene por qué resultar negativo para el camión. De hecho traería ventajas a los conductores, pues aumentarían los trayectos de corta distancia y disminuirían los viajes largos. Así se limitaría la necesidad de dormir fuera de casa, mejorando la conciliación familiar para los conductores.

FETEIA también puede incidir en una priorización de las cadenas de transporte que supongan una reducción directa de las emisiones y para ello habría que impulsar que los operadores informen de las emisiones asociadas a los trayectos. Así se podría usar el criterio de

menores emisiones como indicador para elegir una ruta u otra.

A nivel legislativo, desde Europa se va a ampliar el llamado “Emission Trading Scheme” (ETS) para incluir el transporte por carretera y el transporte marítimo dentro de la gran estrategia de la iniciativa “Fit for 55” que pretende adaptar varias normas europeas para garantizar la consecución de los objetivos de reducción marcados en el “New Green Deal”.

A efectos prácticos implicará que habrá un límite máximo de emisiones para el transporte en cada país de la Unión, y ello forzaría de manera más directa a encontrar soluciones para disminuir las emisiones de CO<sub>2</sub>, que pueden estar en la línea de los aspectos mencionados anteriormente.

España se encuentra en clara desventaja en comparación a otros países, puesto que no dispone de una conexión ferroviaria adecuada con el resto de Europa. A pesar de que por fin se están haciendo los deberes en relación a los corredores Mediterráneo y Atlántico a nivel nacional, el paso por el sur de Francia plantea dudas, pues el tramo Nimes-Montpellier-Perpignan requiere de cuantiosas inversiones por parte del estado francés para garantizar que los trenes de mercancías puedan circular sin interrupciones y con un mínimo de frecuencia. Estas inversiones están definidas ya pero el estado francés las coloca en un horizonte temporal muy lejano, entre 2034 y 2040.

Mientras se desbloquea el enlace ferroviario con Europa, podemos avanzar en apostar por el modo ferroviario a nivel nacional, potenciar la digitalización y seguir desarrollando una infraestructura de abastecimiento de electricidad para en un futuro cercano cambiar a energía 100% renovable.

Efrain Larrea,  
Ingeniero de Caminos, Canales y Puertos MCRIT

## Conclusión nº 9

« Impulsaremos que las empresas del colectivo adopten programas de cumplimiento normativo (compliance) que asegure que los criterios de toma de decisiones cumplen con los más altos estándares y se eviten sanciones y/o responsabilidades derivadas del ejercicio de la actividad de transitario/representante aduanero »

### El modelo de Compliance de Bergé

BERGÉ como operador logístico de referencia está comprometido con el desarrollo de los sectores en los que lleva a cabo su actividad, buscando siempre la mejora en los procesos y formas de hacer. Este compromiso se materializa en una cultura empresarial en la que el respeto por la legalidad vigente y la ética en los negocios son los pilares fundamentales que guían nuestra forma de hacer negocios, apostando siempre por la creación de valor sostenible a largo plazo.

El contexto empresarial al que se enfrentan los operadores económicos actuales se caracteriza por estar en constante evolución debido a factores económicos, geopolíticos, tecnológicos y socioculturales. Esta coyuntura exige a las empresas una ágil capacidad de respuesta y adaptación a los avances y necesidades que se producen en las comunidades y entornos en los que operan.

En el siglo de las telecomunicaciones y la información, la falta de conocimiento ya no es una excusa, y las empresas deben afrontar el reto de garantizar un entorno de control y cumplimiento adecuado que se adapte a la realidad de la organización y sus negocios, alineando sus políticas de gobierno corporativo y control interno con las buenas

prácticas empresariales que le son exigibles, sin desatender las expectativas y exigencias de los grupos de interés.

Para hacer frente a estos retos BERGÉ ha creado y desarrollado un departamento GRC (*Governance, Risk and Compliance*) que integra los siguientes ámbitos y funciones:

- Gestión de riesgos: tiene como objetivo la implementación de un modelo de gobierno y un esquema de procesos de gestión que permitan la identificación, análisis y gestión de aquellos riesgos corporativos cuya materialización impediría o dificultaría la consecución de los objetivos estratégicos de la organización. Debe garantizar la estabilidad empresarial y la solidez financiera de forma sostenida en el tiempo y preservar el patrimonio, los activos y la imagen y reputación de BERGÉ y de su marca.
- Control financiero: garantiza la fiabilidad, oportunidad y transparencia en la información financiera para favorecer el cumplimiento de los objetivos estratégicos de BERGÉ.



- Asimismo, establece unas directrices mínimas exigibles en materia de control financiero para las sociedades pertenecientes a BERGÉ, mediante un sistema de gestión de la información financiera conformado por diferentes controles e indicadores establecidos que mitigan y monitorizan los riesgos financieros y de la información financiera de la organización.
- Cumplimiento: tiene como objetivo identificar, priorizar, monitorizar y mitigar el riesgo de que la persona jurídica sufra sanciones legales, pérdidas financieras o materiales o deterioros de reputación, como consecuencia del incumplimiento de las normativas que le son de aplicación a la organización. Asimismo, garantiza que BERGÉ pueda actuar en todo momento de acuerdo con la legislación aplicable, los compromisos asumidos, dentro del marco establecido por el Código de Conducta de BERGÉ y los valores corporativos de la organización. Impulsa una cultura ética y preventiva en materia de cumplimiento, y fomenta la adecuada comunicación, formación y concienciación del sistema de gestión de cumplimiento.
- Responsabilidad corporativa: busca dar respuesta a las expectativas de nuestros grupos de interés (accionistas, socios, clientes, proveedores, empleados y organismos reguladores, entre otros), en materia de transparencia, responsabilidad y excelencia ESG (*Environmental, Social and Governance*). Garantiza la fiabilidad, oportunidad y transparencia en la información no financiera reportada en el Estado de Información no Financiera del Grupo BERGÉ.
- Aseguramiento GRC: se trata de una función independiente dentro de la Compañía que, de forma continua, analiza, evalúa y controla los procedimientos, las prácticas y las actividades que constituyen el modelo de gestión GRC, asegurando de modo razonable la eficiencia y eficacia en el uso de los recursos, la fiabilidad y coherencia de la información contable y de gestión, y el cumplimiento de la legalidad. Todo ello, con el fin de contribuir a la salvaguarda de los activos y de los intereses de los accionistas, dando soporte a la organización mediante la realización de recomendaciones y del seguimiento de su implantación que propicie la consecución de los objetivos estratégicos y la mejora del entorno de control.

En lo referente a la función de Cumplimiento (*Compliance*), la identificación y análisis de los riesgos penales a los que se encuentra expuesto BERGÉ con motivo de sus actividades y el contexto en el que las desarrolla, nos permite afrontar dichos riesgos mediante el establecimiento de mecanismos internos de prevención, gestión, control y reacción. Estos mecanismos están encaminados a proteger tanto a la persona jurídica como a todos los empleados, consejeros y directivos que conforman BERGÉ.

El objetivo que persigue la función de Cumplimiento de BERGÉ no es únicamente el cumplimiento de las normativas que son de aplicación, sino que buscamos establecer y promover una cultura interna de cumplimiento normativo que garantice que todos los miembros de la organización tienen a su alcance los medios necesarios para poder hacer frente a los riesgos de incumplimiento.

Para ello, durante este año 2022 hemos trabajado en la actualización o implementación de distintas políticas, procedimientos y buenas prácticas empresariales que refuerzan el cuerpo normativo interno de BERGÉ en materia de cumplimiento, y entre las que cabe destacar nuestro Código de Conducta, las políticas Anticorrupción y de Prevención de Delitos o el Protocolo para la Prevención del Acoso Laboral, Sexual y/o por razón de sexo.

Este cuerpo normativo de obligado cumplimiento para todos los profesionales que componemos BERGÉ constituye uno de los pilares de nuestro Sistema de Gestión del Cumplimiento, que se refuerza con el Canal de Información y Denuncias a través del cual todos los empleados pueden comunicar de un modo confidencial hechos que puedan constituir conductas o actuaciones inapropiadas a la luz de la normativa aplicable y del Código de Conducta y demás políticas y procedimientos de BERGÉ.

Adicionalmente a los riesgos penales, la función de Cumplimiento como área transversal dentro de BERGÉ busca acompañar y dar soporte al resto de áreas de la organización para identificar y mitigar riesgos de otra naturaleza que puedan surgir en el día a día como parte inherente de nuestros negocios y de las relaciones que establecemos con terceros. En esta línea, nuestros procedimientos de relaciones con terceros buscan trasladar y exigir a nuestros proveedores y socios comerciales los compromisos en materia de ética e integridad, transparencia y respeto a la legalidad vigente que establece nuestro Código de Conducta.

La capacidad de adaptación al cambio de la que hablábamos al inicio de este artículo debe ser uno de los rasgos característicos de cualquier departamento de *Compliance*, y en BERGÉ somos conscientes de que *“no se puede construir una organización adaptable sin personas adaptables”* (Gary Hamel). Por ello, nuestros esfuerzos para el ejercicio 2023 estarán orientados a afianzar y difundir una cultura interna de cumplimiento normativo mediante acciones formativas y de comunicación dirigidas a todos los profesionales que integran BERGÉ, que les dote de las herramientas necesarias para afrontar los riesgos que surjan en el día a día de nuestro negocio.

Alberto Menéndez  
Director GRC de BERGÉ

Virginia Pérez  
Responsable de Cumplimiento de BERGÉ

*Para cualquier cuestión relacionada con el modelo de Cumplimiento de BERGÉ puede ponerse en contacto con nosotros a través de la siguiente dirección: [grc@bergelogistics.com](mailto:grc@bergelogistics.com).*







**PortTarragona Terminal**  
GUADALAJARA - MARCHAMALO

## La logística al servicio de las empresas

La terminal intermodal de Port Tarragona, situada en la principal plataforma logística y de servicios en el área de influencia de Madrid, entre Guadalajara y Marchamalo.

Enclave estratégico en el centro de la península

### CONEXIÓN CON EUROPA

- Situada en el corredor del Henares
- Conexión con la fachada mediterránea y cantábrica
- Grandes conexiones viarias



R-2

CM-101

### UBICACIÓN PRIVILEGIADA

- A 70 km de Madrid
- 150.000 m<sup>2</sup>, 5 vías y capacidad para convoyes de más de 750 m
- Inversión de 20 millones de euros
- Entrada en funcionamiento prevista en 2023



# Conclusión nº 10

« Reiteramos la conveniencia de ejercer la actividad bajo los más altos estándares de buen gobierno y transparencia, requisitos cada vez más exigidos por clientes y consumidores.»

## Transitarios 10

Me ha tocado en suerte comentar la conclusión número diez de nuestro reciente Congreso en Algeciras.

Buen gobierno y transparencia, nada menos...

Y bien digo en suerte, puesto que es un tema que me interesa especialmente y además el ordinal de la conclusión del Congreso es toda una declaración; los transitarios tenemos que estar siempre enfocados a llegar al diez en todo lo que hacemos, y si las circunstancias no lo permiten cuando dependemos de la actuación de terceros, al menos debemos llevar nuestro esfuerzo a lo máximo, hasta el diez.

Quiero pensar que eso abarca algo más que “compliance”, por supuesto que debemos estar atentos a todo tipo de normas que afectan a nuestra actividad para cumplirlas con el máximo rigor. Nuestras compañías actúan en un entorno altamente regulado y estamos obligados a ser claros como el agua en lo que hacemos, estando siempre expuestos a un estricto control de la Administración, lo que seguramente nos hace mejores.

No puedo dejar de admirarme de nuestra capacidad, y mis disculpas por la autocomplacencia, de manejar todo tipo de

requisitos nacionales e internacionales, fiscales, aduaneros, sanitarios, comerciales, de seguridad etc... Diez expertos por el precio de uno, o incluso gratuitos, como en tantas ocasiones en las que no es fácil facturar por “asesoría”. Siempre digo que el transitario debe tener espíritu renacentista y saber de todo, lo que por otro lado es uno de los aspectos más apasionantes de nuestra profesión, cada día es una nueva aventura...

A veces sentimos envidia de nuestros colegas del norte de Europa, donde parece que todo fluye con más facilidad y menos trabas para el comercio, y sufrimos también una injusta competencia por ese motivo que se puede ver agravada, por poner un ejemplo, con una futura centralización de trámites aduaneros. Pero quiero pensar que lo que nosotros hacemos y sabemos hacer, otros no pueden llegar ni podrán, al menos en un futuro próximo.

Por otro lado, nuestro buen hacer es una garantía de que los productos que pasan por nuestras manos cumplen todos los requisitos legales para ser puestos a disposición de los consumidores con todos los parabienes, libres de desidias o atajos que pueden tener serias consecuencias.

Pero más allá del cabal cumplimiento de leyes, el buen gobierno incluye también la responsabilidad social y medioambiental de nuestras empresas.

Nuestros clientes se merecen que lo que hacemos para ellos tenga una trascendencia positiva en las personas y el entorno, y no solo en sus cuentas de resultados.

Las cuestiones sociales y medioambientales deben estar siempre presentes en nuestra actividad, y no solo como “marketing social o “marketing verde” sino con verdadera voluntad de mejorar continuamente los procesos en esos ámbitos.

Nuestra mayor fuerza son las personas que hacen posible que seamos imprescindibles para la marcha del mundo, nuestros trabajadores y directivos, demostrando cada

día gran capacidad y profesionalidad, que debe ser justamente reconocida y valorada.

Aún siendo todavía poco conocidos para parte del gran público, los transitarios vamos ganando prestigio como figura indispensable para el correcto movimiento de las mercancías en el mundo.

Sigamos en ese camino de cumplimiento de las normas y teniendo siempre presente nuestra responsabilidad para con las personas y el planeta y hagamos que se nos reconozca por ello.

Carlos Arauz  
Vicepresidente FETEIA y  
Presidente ATEIA Madrid



## Conclusión nº 11

« Seguiremos insistiendo en la derogación a la mayor brevedad el *Consortia Block Exemption Regulation* que, tal y como se ha demostrado, no resulta válido para lograr los objetivos de tener un mercado de transporte de contenedores más eficiente y sostenible, sino que resulta perjudicial para la gran mayoría de operadores y, especialmente, para los consumidores, en tanto en cuanto producen una situación cada vez más preocupante de monopolio. Debe proporcionar unas normas empresariales de juego justas para todos, asegurando una competencia real entre actores económicos, evitando dar ventaja a las grandes corporaciones marítimas, a través de las alianzas y consorcios, así como mediante el establecimiento de ventajas fiscales. FETEIA planteará a la Comisión Europea la elaboración de un documento de guía o buenas prácticas en lo referido al transporte marítimo que establezcan unos estándares mínimos de funcionamiento de un mercado clave para el desarrollo económico de la Unión. »

## Los armadores y los Transitarios en la situación de la cadena de transporte.

El reciente congreso de FETEIA, en el punto 11 de sus conclusiones, hace referencia a la “Consortia Block Exemption Regulation” (CBER) , que como es de general conocimiento en el sector, supone la exención para las asociaciones- consorcios- de armadores, del cumplimiento de determinadas reglas de la competencia que se recogen en el artículo 101 (3) del Tratado de funcionamiento de la UE. En lenguaje claro y llano, permite a las navieras asociadas en “alianzas” compartir buques, rutas, terminales en puertos , y por extensión, altamente criticada por diversas fuentes del grupo de actores de la cadena de transporte, servicios en tierra. Cosa, que por ejemplo, no se les permite, y así han sido multados en diversos países, a diversas asociaciones de transitarios o empresas transitarias que, a juicio de los tribunales de

cada país, han incumplido las normas del art 101(3) de tratado de la Unión Europea.

Y esta excepción al cumplimiento de las normas de funcionamiento de la UE, adoptada por la Comisión en 2009, se extendió por cinco años hasta 2014, cinco mas hasta 2020 y en 2020, contra el parecer de una gran parte de los actores, se volvió a extender hasta 2024.

Queda fuera de duda que en las condiciones de 2009, nada parecidas a las de 2014, ni en las de este año – crisis financiera de los armadores, quiebra de Hanjin entre otras- , la CBER sirvió para favorecer los tráficoes en general y mejorar las condiciones de la carga, si no mas bien para la consolidación de las alianzas, fusiones y adquisiciones de las navieras y control del tráfico marítimo de contenedores por parte de unas pocas de ellas.



# 1 **naucher** GLOBAL

aniversario

**2012 - 2022**

**Un década al servicio de las comunidades  
logístico-portuarias como medio  
de comunicación de referencia para el sector  
desde la independencia, el rigor y la profesionalidad**

**[www.naucher.com](http://www.naucher.com)**



Situación esta que eclosionó con la pandemia COVID 19 cuando en 2020 diez armadores se quedaron con el 85 pct del tráfico marítimo mundial.

De oligopolio ha sido calificada esta situación por la Secretaria General de la UNCTAD, y publicado por la OCDE, que esta situación que elevó los fletes a niveles que todos conocemos, fue responsable del crecimiento del 1,5 por ciento de la inflación mundial en 2021.

La CBER ha permitido a las navieras:

- Concentrar el mercado del contenedor en menos de diez empresas
- Implementar un proceso de desarrollo vertical, acaparando no solo la parte marítima de la cadena de transporte sino que también diferentes actividades en tierra como son la manipulación portuaria, el transporte terrestre y el control integral de la cadena de transporte en bastantes casos: No nombraremos aquí a alguna naviera que no acepta formalizar contratos con empresas transitarias.

Por todo ello, tanto cargadores, como terminalistas, transitarios y armadores de transporte fluvial – que también han sufrido y sufren el oligopolio- , se han dirigido a la Comisión Europea en una clara petición de que no prolongue de ninguna manera la CBER mas allá de su fecha de extinción en 2024.

Ninguno de los actores de la cadena de transporte tenemos nada en contra de la libre competencia. Precisamente eso es lo que reclamamos. Jugar todos el partido en las mismas condiciones. No se puede ni se debe de permitir que alguno de los actores de un sector económico determinado como es el del transporte marítimo de contenedores pueda obviar las normas con la “aceptación” del regulador.

¿Qué hacer?

Tanto en España como en la UE, unir la voz de los transitarios a la de los titulares de la carga y sus órganos de representación: Asociación Española de Cargadores (ACE), terminalistas y organismos supranacionales como CLECAT y FIATA en una decidida labor de presión para conseguir la restitución de unas condiciones efectivas de libre competencia en la UE; la extinción de la CBER.

Agustín Montori

Presidente Comisión Marítima FETEIA



# SIL

**Barcelona** **25** Anniversary  
7- 9 junio 2023 (1998-2023)

**LA LOGÍSTICA DE HOY  
Y DEL FUTURO**



**FERIA LÍDER DE LOGÍSTICA, TRANSPORTE, INTRALOGÍSTICA  
Y SUPPLY CHAIN DEL SUR DE EUROPA**

Organizado por :

**ZF** | CONSORCI  
**barcelona**  
ZONA FRANCA

[www.silbcn.com](http://www.silbcn.com)



## Conclusión nº 12

<< En el marco del Grupo de Trabajo de CLECAT, que impulsa la estandarización y el lenguaje común, promoveremos un FORO ESTATAL que permita la puesta en común de estos temas. >>

### Securing standardisation and interoperability to reap the benefits of data sharing in logistics and transport

Over the last couple of years many initiatives have developed at EU level around data sharing and data access. This has also gained a lot of attention from the European freight forwarding community. Freight forwarders own door-to-door supply chain data, and therefore when considering data exchange, the safety and ownership aspects are essential. Whilst big multinational freight forwarding companies mostly own and operate their own visibility platforms to share the data in their network, smaller entities may not have own networks, meaning that their transport management systems are not be able to interact with each other. There are good platform solutions and port community systems, but there are still many of them working in silos, requiring companies to connect with local interfaces.

CLECAT is since many years a member of the Digital Transport and Logistics Forum, DTLF, an expert group of the European Commission bringing together public and private stakeholders from various transport and logistics communities to support the European Commission in promoting the digital transformation of the transport and logistics sector. Currently the DTLF2 is working on the issues around data sharing between platforms,

recognising the challenges in the current ecosystem. These are multiple:

There is on the one hand the ever-increasing number of data sharing solutions utilised within the supply chain and logistics sector, each with their own governance structure and business model. These solutions provide a variety of IT services with their APIs for certain customers. Whenever an organization requires to share data for a particular purpose with another organization and both use different solutions or platforms, they must connect to both solutions. The variations within IT services with respect to data semantics, process functionality, and supporting APIs create a potential risk of lock-in. This means that it can be expensive to change from one platform to another.

The second challenge is the ability to integrate business processes within the supply chain and logistics sector. Whilst authorities specify regulation at EU level pertaining to data sharing protocols, at Member State level the national guidelines on implementation can vary, making it difficult for enterprises operating in the EU. This makes that there is a need for some legal intervention at the EU level, supported by a common IT architecture.

Another aspect in this context is the bilateral or multilateral (community) agreements made between companies for applying an open standard in data sharing. Such agreements can potentially lead to conflicting guidance on implementation and therefore not contribute to interoperability. The proposed solution by the DTLF is based on the creation of harmonized Technology Independent Services that can be implemented by platforms and solutions and facilities that enable organizations to integrate with a solution of choice and be able to share data with any other organization, without common agreements. Such a solution is called the 'the federation of networks.' So there is genuine recognition that with more platforms emerging, there are challenges and opportunities for the logistics sector.

Also, there are clearly a number of preconditions for economic operators to utilise a data-sharing environment which fully meets their safety requirements, as well as the work at national- and EU-level to ensure interoperability and standardisation.

The security of data is a currently a priority of the European Commission. In February this year the Commission proposed a Regulation on harmonised rules on fair access to and use of data, the so-called 'Data Act.' Important legislation around handling and sharing of data has been created and there are new initiatives to create the architecture and operational processes in line with the new EU approach: data should be easily shared and a level playing field should be created in which all stakeholders can benefit from the added value data sharing can deliver.

The EU aims to create 'data spaces' such as the European Mobility Data Space (for logistics) which will need to allow for safe and secure data sharing also in the area of logistics and transport. There is a lot of other work on logistics taking place at the above mentioned expert group of the European Commission, the DTLF. The DTLF is now also the formal Commission Expert Group on the electronic freight transport information (eFTI) Regulation, which seeks to progress on the Commission

work on eFTI Regulation's implementation and certification aspects. Next to the work on the implementation, the team also focuses on the certification of platforms and service providers, where work will be done on certification requirements, certification procedure, as well as providing proof of certification. The group is moving forward at a good pace with the eFTI Regulation's implementation. The adoption of the Delegated Act which is planned for February 2023 will bring implementation a step closer.

Next to the work at the European level there are several industry-led initiatives in different sectors to support digital standardization such as the International Port Community Systems (IPCSA), the Digital Container Shipping Association (DCSA), Terminals TIC4.0 and GS1 etc. In view of this, it is unlikely that a single platform would become a dominant market player due to the wide availability of options. Standard setting is therefore key to enable an interoperable data-sharing amongst different platforms. There is general recognition that many benefits can be reaped from it. Considering that a lot of standards and data are available on the market, the key task is putting them together and making them interoperable, to ensure an optimal data-sharing infrastructure for the market players.

To reap the full benefits that digitalisation has to offer for the logistics sector, economic operators have to trust that there is value in sharing data, which can only be achieved if the necessary safeguards are put in place. The path ahead for creating a federated network of platforms requires a stepwise approach and trust. In particular for SMEs, an easy onboarding process to the data-sharing infrastructure will be essential to ensure market acceptance.

Nicolette van der Jagt  
Directora General CLECAT



# THE GREENEST TERMINAL IN THE MED





## Conclusión nº 13

<<Favoreceremos la interlocución entre transitarios y terminales, que permita una información más fluida, enfocada a la plena satisfacción en el cliente final.>>

### Una apuesta por la conectividad y la digitalización del sistema portuario español

Recientemente se ha aprobado el Marco Estratégico del sistema portuario español, que marca el rumbo de los puertos de aquí al 2030 y supone un importante avance en todos los aspectos relacionados con el funcionamiento y desarrollo de los puertos de interés general. Con este instrumento se ha puesto, por primera vez, en pie de igualdad las dimensiones ambiental y social, junto a la tradicional económica, a fin de consolidar el liderazgo de los puertos, en un contexto global de rápida e intensa transformación como el actual. La conectividad, digitalización, innovación, eficiencia, sostenibilidad, seguridad o transparencia son los criterios de actuación sobre los que girará el desarrollo de los puertos españoles en el futuro inmediato. Y, en concreto, dos de esos criterios han sido enfatizados en el último encuentro organizado por FETEIA, en particular la conectividad y la digitalización de los puertos.

En materia de conectividad, hay que aclarar que, si del lado mar España ocupa el primer lugar en Europa en conectividad marítima internacional en el segmento del contenedor, en el lado tierra hemos venido sufriendo en las últimas décadas un serio déficit de inversión en la red ferroviaria convencional de cara al

transporte de mercancías. Ese déficit explica, entre otros factores, la escasísima cuota del ferrocarril en el transporte de mercancías en España, por debajo del 5%, hecho que coloca a nuestro país a la cola de Europa en esta materia. Si tenemos en cuenta que más del 50% de las mercancías que se mueven por ferrocarril tiene su origen o destino en un puerto, es comprensible que el sistema portuario pusiera en marcha el Fondo Financiero de Accesibilidad Terrestre Portuaria (FFATP), un programa orientado a mejorar las prestaciones de la oferta ferroviaria de cara a duplicar la cuota ferroviaria actual en 2030. Así, en los Presupuestos Generales del Estado en tramitación, los recursos de las Autoridades Portuarias destinados a la mejora de las redes viarias y ferroviarias relacionadas directamente con los puertos se elevan a 367 millones de euros en el año 2023, siendo el importe total programado para el periodo 2022-26 de aproximadamente 1.235 millones de euros. Es decir, aproximadamente el 20% de los recursos que las Autoridades Portuarias destinan a inversiones públicas, se centrarán en mejorar la accesibilidad terrestre a los puertos.

Recientemente el MITMA ha puesto en marcha el paquete 'Mercancías 2030' que integra una serie de actuaciones financiadas con recursos públicos estatales y europeos a través del Programa 'Next Generation' de la Unión Europea, tales como las referidas al Fondo, ayudas a la renovación de material móvil ferroviario y la aplicación de eco-incentivos, con el objetivo de lograr una cuota del 10% para el ferrocarril de mercancías en 2030.

Respecto a la digitalización, y pese a que disfrutamos ya de avances en este campo, en el ámbito de las formalidades electrónicas asociadas a las escalas de los buques, y las plataformas conocidas como 'Port Community System' o PCS, nos queda un amplio camino por recorrer.

Hemos de tender a plataformas digitales interoperables enfocadas a la gestión y reaprovechamiento de datos fiables, predictivos y de alta precisión, procedentes de procesos internos de automatización y sensorización, y por supuesto, procedentes también de dispositivos externos, de forma que tendamos al puerto inteligente y sincromodal. Ello exige un especial esfuerzo en la dotación de recursos y activos tangibles e intangibles, el cual se valora en 229 millones de euros para el periodo 2022-26 (50 millones de euros para el año 2023).

No cabe duda de que los procesos de digitalización forman parte sustancial de la apuesta irrenunciable por la innovación que precisamos para apuntalar un posicionamiento firme de los puertos en el contexto socioeconómico global. De hecho, contamos con el ya exitoso Fondo 'Puertos 4.0', nacido del consenso entre todos los Organismos Portuarios en torno al objetivo de atraer, apoyar y facilitar la aplicación del

talento y el emprendimiento para la innovación en el sector logístico-portuario. Una de las verticales troncales de este Programa de innovación es justamente la digitalización de procesos con el objetivo de conseguir puertos inteligentes y sincromodales. Al igual que el FFATP, el Fondo Puertos 4.0 es un programa que ha venido para quedarse durante años en el sector portuario.

Ambos Fondos se han revelado muy útiles para la financiación de proyectos relevantes con la economía de escala que otorga actuar desde el conjunto del sistema portuario, mediante un mecanismo de consenso entre todos los organismos portuarios.

Somos conscientes de la potencia y capacidad del sistema portuario de interés general para afrontar con éxito las profundas transformaciones a las que nos aboca el futuro próximo. Con estas actuaciones, nuestro objetivo es lograr la excelencia de los puertos españoles, como nodos aportadores de valor en las cadenas de transporte, la logística y el comercio.

Álvaro Rodríguez Dapena  
Presidente Puertos del Estado

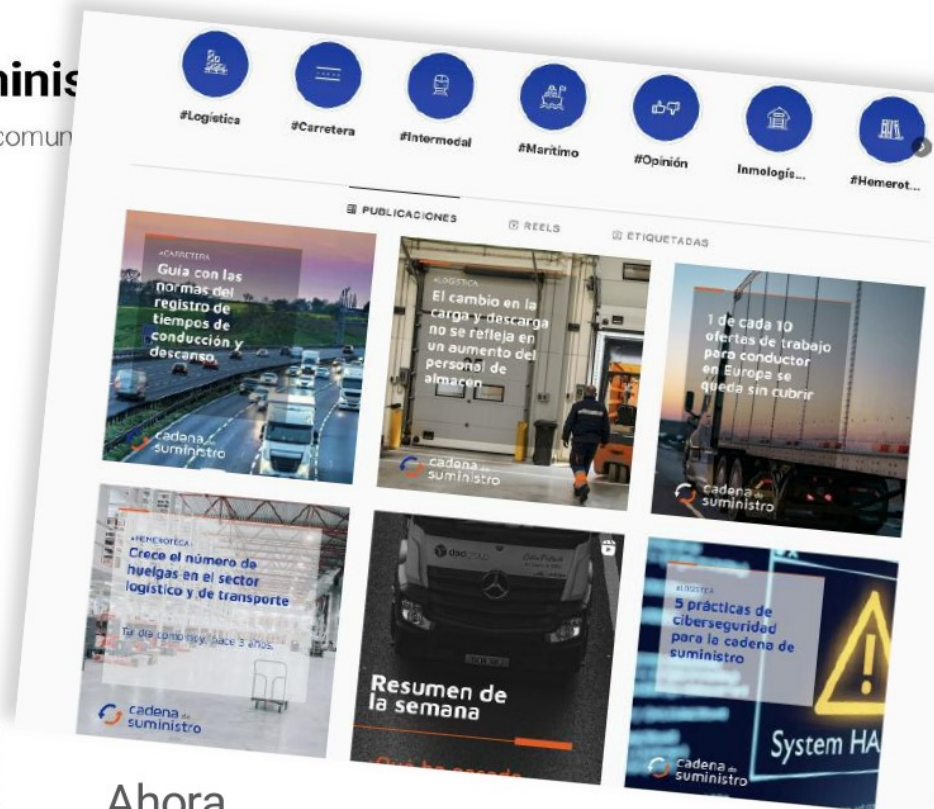


# La actualidad del sector LOGÍSTICO y del TRANSPORTE en una visión de 360°



**Cadena de Suministro**

@CadesumES · Medio de comun...



¡Síguenos  
en Redes Sociales y  
no te pierdas nada!



## Boletín noticias

La actualidad diaria del  
Transporte Marítimo

#MARITIMO



## Boletín noticias

La actualidad diaria del  
Transporte de mercancías por carretera

#CARRETERA



## Boletín noticias

La actualidad diaria de la  
Logística

#LOGISTICA

Ahora  
también en

**facebook** e **Instagram**

Toda la información del sector  
al alcance de tu mano

**SUSCRÍBETE**

a nuestros boletines y  
recibe toda la actualidad  
en tu correo



## Conclusión nº 14

« Seguiremos trabajando con las administraciones competentes para salvar los cuellos de botella que no permiten el buen funcionamiento de las cadenas logísticas, como la poca presencia del servicio ferroviario, o el funcionamiento de los PIFs. »>

### ¡Cuánta razón Sr. Darwin!

Este recién concluido 2022 nos trajo la vuelta a la normalidad; reuniones familiares; encuentros corporativos; congresos, tanto en el ámbito privado como en el público; bueno, normalidad del todo ¡como que no!, porque ya sabemos que nuestras dependencias de aduanas dejaron de prestar servicio a los contribuyentes los martes y jueves de cada semana, por aquello del ahorro energético y porque según parece y recoge la prensa, les cortan la calefacción y ya se sabe lo complicado, que a veces, se hace poder cumplir la normativa sobre salud laboral.

Pues bien, celebramos el gran éxito alcanzado, tanto en participación como en alcance de este XII congreso de FETEIA-OLTRA, cuyo lema fue *¿el comercio internacional en peligro?*

Fruto de las opiniones vertidas y del debate suscitado durante el congreso, como colofón a éste, se publicaron las conclusiones alcanzadas, me gustaría comentar sobre la decimocuarta y última de ellas.

Textualmente dice; *“seguiremos trabajando con las administraciones competentes para salvar los cuellos de botella que no permiten el buen funcionamiento de las cadenas logísticas, como la poca presencia del servicio ferroviario, o el funcionamiento de los PIFs.”*

Mantengamos el orden de los factores, aunque en este caso sí que afecta al resultado, ya que un diligente funcionamiento de nuestros PIFs, en particular los marítimos, sin duda haría más necesaria la participación del ferrocarril en la evacuación de remolques y contenedores desde las diversas terminales, lo que atraería la iniciativa privada, la que mueve el mundo, porque le aplica de lleno la teoría de la selección natural, gracias Sr. Darwin por su gran aporte.

El problema del ferrocarril para el transporte de mercancías en España es por todo el mundo conocido; infraestructuras claramente obsoletas; los diferentes anchos de vía; que el origen y destino de los productos está más disperso que en otros países europeos, lo que impide la concentración de los flujos de mercancía; la preferencia de paso para el transporte de viajeros frente al convoy de mercancías; y por supuesto, las restricciones presupuestarias que los últimos años de crisis han acentuado.

Sabemos que la liberalización del sector, establecida por Europa, nos trajo a España en 2005 la *ley del sector ferroviario*, aunque sin logros sobre los resultados que de ella se esperaban.

La prueba es clara, según los datos recogidos por el Observatorio del Transporte y la Logística de España, dentro de nuestras fronteras se transportan cada año alrededor de 1,5 millones de toneladas de mercancía, de éstas, el 96% se mueve por carretera, un 3% en barco y apenas el 1% por ferrocarril, con el llamativo indicador, sobre la huella del carbono, asumiendo que el tren emite un 82,49% menos de gases de efecto invernadero que los camiones, por cada tonelada de mercancía transportada a lo largo de un kilómetro, según el análisis efectuado por la Agencia Europea de Medio Ambiente sobre datos de 2018 (estudio pág. 81 a 87).

La electrificación de los ramales ferroviarios que se destinen al transporte de mercancía se hace crucial, al igual que la adecuación y mejora de trazados que ayuden a preservar su bajísimo índice de siniestrabilidad, a lo que deberíamos sumar un “bonus bueno” para las empresas que apuesten por este medio de transporte. Todo ello podría ayudar, pero nunca en el corto plazo, al despegue del uso de este medio, donde España ocupa, entre los 27, un desafortunado tercer puesto entre los que **menos** usan el ferrocarril para el transporte de mercancía de la Unión Europea.

Como me quedo sin extensión, debo acudir al segundo fuego. En las conclusiones nos referimos a los “PIFs”, pero dentro del ejercicio del más que recurrido truco “marketiniano” de cambiarle el nombre a las cosas o ponerle por delante el “Nuevo . . . . .” para conseguir longevidad en la vida de cualquier producto pero sin gastar dinerillo en mejorarlo, ahora llamaremos a estos “PIFs” los “nuevos PCFs” puntos de control en frontera, que parece que impacta menos la palabra *control* que la palabra *inspección*.

Para tratar sobre los PIFs, deberemos antes de vacunarnos contra el mal que nos han inoculado en los últimos años, para tratar de acallar voces críticas y contestatarias hacia las acciones de nuestras y nuestros queridos mandatarios y responsables de la administración, custodios y guardianes de nuestros derechos y dineros, me refiero a la saturación por síndrome del POCO, es decir, posicionarse fuera del todo, por tal de ser resultón, viviendo cada día dentro de lo **PO**líticamente **CO**rrecto.

Abordamos, por desgracia con normalidad, un acostumbrado colapso en nuestros puntos de entrada y salida de mercancías, donde algunos y algunas de quienes tienen que velar por la adecuada, eficiente y ajustada a presupuesto prestación de servicios a los contribuyentes, que no sólo somos usuarios, igual debieran comenzar a preocuparse por el proyecto de evaluación de desempeño, muy de actualidad en la prensa de estos días.

Nos empeñamos en circunscribir nuestro mundo a los límites que marcan el cercado o vallado de “nuestro recinto”; portuario, aeroportuario o aduanero, olvidando qué más allá de esas vallas, es donde se consume el consumo y donde nace realmente la riqueza de un país y el nicho que debería ser más llamativo para calmar esa hambre de recaudación y protección tan extensamente criticada.

Es curioso que en la conclusión se recoja la voluntad de seguir trabajando con las administraciones ... me explico, cuando un cliente es atraído a mi empresa, que no vienen solos/solas, todos/todas (hala, ya me he comido medio reglón del límite máximo para publicar por aquello de ser POCO en el lenguaje inclusivo), pues eso, nunca se nos ocurre preguntarle a ese cliente, cómo debo hacer mi

trabajo, para que todo salga bien, por la cuenta que nos trae, las empresas privadas debemos cuidarnos muy bien de mantener los principios de Darwin, para estar en el grupo de los “vivos” de esa selección natural, con lo que me planteo, ¿por qué un contribuyente, además de pagar hasta el último céntimo exigido en sus impuestos, adicionalmente, se le deba exigir ser proactivo en solucionar los problemas, que encima es la otra parte la que se los genera, debiendo para colmo, soportar el enorme coste adicional que esto supone?

En fin, seamos proactivos y pequemos del síndrome del POCO.

Lo primero, escuchar a Bruselas, que lleva décadas exigiendo homogenización en la aplicación de la normativa. Buscamos que cada ciudadano en Europa tenga los mismos derechos y obligaciones con independencia de su residencia, pero en nuestra España, cada terminal/recinto aduanero es un Reino de Taifas, donde hay quien es capaz de erogarse redactor de normas, e intérprete de la intención ilocalizable del legislador entre líneas en el texto normativo, por tanto, primer paso, único órgano delegado *que establezca idénticos procesos con independencia del punto de entrada/salida de las mercancías* (esto me suena de haberlo leído en los considerandos del Código Aduanero de la Unión).

Lo segundo, citaba la práctica publicitaria de vender lo mismo, pero sin invertir en mejorar realmente el producto, pues nos está pasando con la famosa Ventanilla Única Europea, allá por los albores de 2008 ya recibíamos las primeras charlas de la solución perfecta para los problemas en nuestros PIFs, la Ventanilla Única Aduanera -VUA-.

Qué curioso, hace pocas semanas veía en LinkedIn como aplaudíamos y dábamos la bienvenida al Reglamento (UE) 2022/2399 que nos traía la ventanilla única aduanera, ¡veinticuatro años después!, pero sin anteponer “La nueva VUA” o “La VUA con su fórmula

*mejorada*”, eso sí, con un plazo ya marcado que puede alcanzar 2031. ¡Qué suerte, me dije, estaré jubilado para entonces!

Sí, en efecto, una ventanilla única sería la vía de reconducir la información, pero mucho me temo que ese cauce nunca servirá para reconducir actitudes, aptitudes, criterios ni voluntades, por tanto, bienvenida la digitalización, pero falta lo esencial, la predisposición de la Administración para dejar de ser “*multimicroadministraciones*” en acción, en muchos casos contrapuestas y descoordinadas.

Es llamativo, hablando de VUA, hace unos días leía un artículo sobre el importante paso al frente que nuestra Agencia Tributaria había dado, para voluntariamente, ser el conejo de indias, por tanto, los primeros, en la implantación informática con su conexión a Bruselas, permitiendo en España la ventanilla única europea en 2024, los primeros, ¡enhorabuena!

La triste realidad es que hasta en tanto los restantes 26 Estados Miembros no estén igualmente interconectados, todo queda en puro deseo y voluntad, salvo, que los demás sí que puedan utilizar ese cauce abierto por España, para que vengan a España, pero los operadores de España no tengamos el acceso a las respectivas autoridades aduaneras de esos otros Estados Miembros y no podamos salir de España.

Pero este enorme hándicap no hace más que reforzar la figura del transitario, ejemplo de adaptación y supervivencia dentro de esa selección natural, herencia genética, con clara sobrepoblación, a pesar del medio, que trata de asegurar la perdurabilidad de este sector, que lo hace todo para que el comercio internacional nunca esté en peligro.

Diego Romero  
Vicepresidente Comisión Aduanas FETEIA





**KEEP  
CALM  
AND  
READ  
GOT CARGA**

REVISTA INDEPENDIENTE PARA EL SECTOR  
DE LA LOGÍSTICA Y EL TRANSPORTE

para leer con calma lo sustancial que  
acontece en el sector de la logística

[www.gotcarga.com](http://www.gotcarga.com)

# XII CONGRESO FETEIA

## ALGECIRAS 2022

29-30 SEPT / 1-2 OCT

¿El comercio internacional, en peligro?

### PATROCINADORES



### COLABORADORES





## Port de Barcelona

# El Puerto de Barcelona impulsa la innovación sectorial para reforzar su competitividad

- ♦ La Fundación BCN Port Innovation facilitará el desarrollo rápido y eficiente de los proyectos.
- ♦ Con el Plan de Innovación se pretende que el ecosistema innovador de Barcelona mire al mar.

El IV Plan Estratégico del Puerto de Barcelona apuesta por impulsar la innovación en todos los ámbitos de la actividad logística y portuaria para ofrecer servicios que den una respuesta eficiente a los diferentes escenarios que plantea el transporte marítimo mundial. En un escenario de creciente homogeneización de la oferta portuaria y de competitividad entre puertos, como ocurre en el Mediterráneo, el desarrollo de soluciones innovadoras permite diferenciar estos servicios respecto a los otros puertos del entorno.

Para convertirse en un hub logístico líder, el Puerto de Barcelona ha puesto en marcha su Plan de Innovación, el documento que reúne los diferentes proyectos que están transformando la forma en que el puerto está ofreciendo sus servicios. El Plan de Innovación facilitará el impulso de los proyectos y metas ambientales, sociales y económicas especificados en el Plan Estratégico, así como el planteamiento de soluciones basadas en la tecnología y la digitalización. El plan también potenciará la colaboración entre personas, empresas e instituciones; la flexibilidad y la capacidad de adaptarse a un entorno cada vez más cambiante; la orientación a los clientes y la comunidad que rodea al puerto, así como la autonomía de gestión de los aspectos determinantes de su funcionamiento (redes de energía, telecomunicaciones, intermodalidad, etc.).

El Plan de Innovación define tres grandes objetivos: reforzar el papel del Puerto de Barcelona como motor del crecimiento y la recuperación económica

y social; impulsar la innovación y la digitalización del ecosistema logístico y favorecer las sinergias con la ciudad.

En el ámbito de la tecnología y de la digitalización, el Puerto ya está trabajando en proyectos diversos, como es el despliegue de una red 5G de alta capacidad y la realización de proyectos con esta; la gestión y aprovisionamiento de servicios de movilidad de personas y pasajeros gracias a la inteligencia artificial o la circulación autónoma de vehículos, entre otros.

El Plan de Innovación se estructura en cuatro líneas de acción que avanzan de forma coordinada:

- El desarrollo de herramientas de gestión ágiles y transversales con implicación de la Comunidad Portuaria de Barcelona.
- El establecimiento de alianzas con el entorno innovador de Barcelona.
- La estimulación de la innovación sectorial.
- La difusión de la actividad innovadora del Puerto.

Barcelona es una de las capitales tecnológicas de Europa con una firme apuesta por el desarrollo de soluciones de movilidad y energéticas que faciliten la transición hacia un modelo de ciudad sostenible y especialmente cuidadosa con las personas y con el medio.

El Plan de Innovación del Puerto de Barcelona quiere reforzar los vínculos con el ecosistema innovador de la ciudad mediante alianzas estratégicas con sus principales centros e impulsores: Barcelona Activa, el Consorcio de Zona Franca, Tech Barcelona, Mobile World Capital, etc. Esta colaboración debe ser abierta y facilitar que este potente ecosistema tecnológico e innovador que se desarrolla en Barcelona mire al mar.



La Fundación BCN Port Innovation  
Para conseguir el desarrollo ágil y dinámico del Plan de Innovación, el Puerto de Barcelona está poniendo en marcha la Fundación BCN Port Innovation y el Blue Tech Port. BCN Port Innovation será una herramienta para la gestión eficiente de las iniciativas innovadoras y la aceleración de los proyectos tecnológicos, ambientales y de transición energética que deben facilitar la transformación del Puerto de Barcelona y de su entorno.

BCN Port Innovation es una fundación privada en la que participan como socios empresas destacadas de la Comunidad Logística Portuaria y como patrones fundadores, el Puerto de Barcelona y dos empresas tecnológicas: Ackcent y Aggity. La presencia de estos patrones tecnológicos, especializados en transformación digital y ciberseguridad es muy importante puesto que aportarán una visión externa y dinamizadora al sector marítimo portuario.

La fundación nace con la misión de convertirse en el punto de encuentro donde las empresas portuarias y logísticas puedan debatir sobre los retos que está generando el transporte marítimo y la logística internacional y, al mismo tiempo, donde las empresas tecnológicas puedan analizar, diseñar y poner en marcha soluciones disruptivas basadas en la tecnología y la digitalización.

El Blue Tech Port, que se ubicará en el muelle de Sant Bertran, será el epicentro del Distrito Azul de Barcelona en el que se reunirán centros de innovación de empresas vinculadas con la logística, el transporte, la actividad portuaria, start-ups, empresas tecnológicas, instituciones

internacionales del entorno marítimo y centros de formación especializados para facilitar el desarrollo de una economía portuaria, marítima, logística y náutica innovadoras.

El Blue Tech Port será un hub de innovación centrado en los proyectos más tradicionales de la economía azul, pero con el objetivo de acoger a otros sectores en los que el Puerto de Barcelona quiere tener un papel dinamizador, como son la transición energética, robótica marina, bioeconomía o cableado submarino, entre otros. En el ámbito de la formación, el pasado mes de septiembre abrió sus puertas en el World Trade Center, donde el Puerto de Barcelona tiene su sede, el Instituto de Logística de Barcelona, que se instalará en una segunda fase en el edificio del Blue Tech Port.



El Distrito Azul, situado mayoritariamente en el área del Port Vell, ya tiene en funcionamiento instalaciones como el Tech Barcelona, la Facultad de Náutica o el D-Factory del Consorcio de la Zona Franca, entre otros, con los que el Puerto de Barcelona mantiene una colaboración constante. La puesta en marcha de la Fundación BCN Port Innovation impulsará el desarrollo de nuevos proyectos y la innovación sectorial.



## 21: Blackjack

En primer lugar, he de agradecer a FETEIA su interés por seguir contando conmigo para proponer mi reflexión anual sobre un tema de actualidad.

He titulado mi artículo igual que la revista porque considero que estamos en un momento crucial de la partida y hay que buscar la forma de ganar, sin dejarnos a nadie detrás.

Los expertos identifican como *“ciclos comerciales o fluctuaciones cíclicas de la actividad económica a las oscilaciones recurrentes de la economía en las que una fase de expansión va seguida de otra contracción, seguida de expansión y así sucesivamente”*. No hace falta mencionar que estamos claramente inmersos en un cambio de ciclo. La buena noticia es que parece que los ciclos cada vez duran menos, la mala es que nos tendremos que acostumbrar a la incertidumbre.

Parece que ya no hay lecciones del pasado que aplicar a nuestra realidad, con lo que el escenario es difícil de definir, imposibilita prever la evolución y todo ello condiciona las acciones a tomar. Nos hablan de que estamos a las puertas de una recesión pero que no nos preocupemos porque es técnica y la verdad es que da miedo porque parece que la única solución para arreglar la inflación en la que estamos inmersos pasa por hacernos transitar por esa recesión que implica elevar los impuestos a las rentas más altas, subir los tipos de interés y desincentivar la inversión.

La globalización ha quedado tan seriamente herida por el COVID-19 que puede implicar que entremos en un proceso de desglobalización parcial (-9%). Ni la desintegración de la URSS ni la gran Recesión de 2008 generaron una situación similar a la que vamos a vivir, así que entramos en una situación inédita que ni los grandes expertos pueden predecir. Sin duda se va a producir una caída importante del comercio mundial en todo lo relacionado con tecnología, cultura e información, punta de lanza de la globalización.

Esta incertidumbre constante pone en peligro el futuro que habíamos diseñado en términos de sostenibilidad y puede abrir una brecha aún mayor entre los países desarrollados y los que están en vías de desarrollo. La globalización económica no es justa porque premia a los países ricos y perjudica a los pobres. La globalización cultural está imponiendo la cultura de aquellos países que dominan, mermando sustancialmente la cultura minoritaria. Pero lo que realmente pone en serio riesgo el panorama internacional es el riesgo geopolítico (Ucrania, Irán, Corea, guerra comercial, ...) que introduce la posibilidad de la aparición de un “cisne negro”, suceso inesperado que pudiera poner patas arriba, de un día para otro, el precario equilibrio mundial. Cito esta frase que he leído: *“El sistema financiero es como un camión cargado de nitroglicerina en una carretera llena de baches”*, porque me parece que refleja claramente que la siguiente crisis que

tengamos será global y financiera, pudiendo significar la redefinición de las reglas de juego e incluso el fin de la globalización como la conocemos. Sin embargo, a pesar del interés por conocer los patrones del comportamiento de los ciclos económicos, es imposible identificarlos y más aún, desgranar los factores que han condicionado la situación actual.

A nivel Europa, a pesar de que hay similitudes entre los ciclos económicos de los países que la conforman, los distintos estados miembros mantienen diferencias en la duración y profundidad de sus fases recesivas y por supuesto, la duración y velocidad del crecimiento durante la posterior recuperación. Indudablemente Europa podría tener una oportunidad a nivel geoestratégico si fuéramos capaces de jugar nuestras bazas y pusiéramos sentido común al panorama internacional, siendo capaces de acordar un objetivo común de crecimiento sostenible. El papel de la Europa del Este va a ser vital porque la realidad es que el 75% de sus exportaciones tienen como destino la UE. Pero preocupa mucho el riesgo político en esa Europa del Este, también denominada Europa Emergente, porque el auge de políticas populistas y los planes previstos para los siguientes años nos van a llevar a tensiones en el caso de que los países que la conforman no sean capaces de cumplir con el grado de compromiso necesario con el proyecto europeo. En medio de esta geopolítica convulsa y cambiante, nos encontramos con que el gran reto europeo es el del cambio del modelo productivo sin perder de vista nuestra obligada militancia y liderazgo en la reversión del cambio climático. Solo pasando del modelo actual dependiente de la mano de obra barata a un modelo de mayor valor añadido ganaremos en productividad, podremos generar la dinámica para ese gran cambio y seremos los países europeos los motores del cambio.

Finalmente, en medio de este contexto internacional, nuestras empresas deben tomar decisiones de futuro, sobrevivir al constante bombardeo de noticias negativas y de impactos adversos sobre sus cuentas de resultados. La adaptación a los nuevos retos y escenarios en constante cambio va a ser clave para la supervivencia de las empresas. Debemos, como empresas, prepararnos y convencernos de que podemos hacer frente a cambios no planificados, con el objetivo de no desestabilizar a nuestras compañías ante un entorno de continua incertidumbre. La adaptación al cambio es una de las ventajas competitivas de cualquier organización, por lo que la capacidad de que la empresa desarrolle sus propios mecanismos y procesos, le van a permitir hacer frente a todos los cambios a los que ha de enfrentarse. Es necesario que haya gran liderazgo en las empresas, en todas las capas de las mismas, actitud resiliente y activa ante las dificultades y que lo urgente no nos distraiga de lo importante. En definitiva, elevemos nuestros esfuerzos, reenfoquemos nuestros objetivos y mantengamos la pulsión ante situaciones complicadas.

*“Las dificultades dominadas son oportunidades ganadas” W. Churchill.*

Finalmente, quiero aprovechar para desear unas felices fiestas y que el año nuevo nos depare prosperidad y mucha salud.

Elvira Gallego Uribe  
General Manager  
CSP IBERIAL BILBAO TERMINAL S.L



# EL VALOR

# DE LA

# INFORMACIÓN

## Transporte XXI

LIBRO BLANCO

### SECTOR TRANSITARIO EN ESPAÑA



EDICIÓN 2022

INFÓRMATE

publicidad@grupoxxi.com  
suscripciones@grupoxxi.com

www.transportexxi.com



@TransporteXXI



company/TransporteXXI

### RANKING DE TRANSITARIOS EN ESPAÑA

Ran.	Ran. 2021	EMPRESA	Provincia	Año Creado	2020	2019	2018	2017	2016	2015	2014	2013	2012	2011	2010	2009	2008	2007	2006	2005	2004	2003	2002	2001	2000
1	1	Kuehne & Nagel SA	Madrid	1964	46,81	46,10	39,10	38,80	37,70	37,10	36,50	35,90	35,30	34,70	34,10	33,50	32,90	32,30	31,70	31,10	30,50	29,90	29,30	28,70	28,10
2	2	Blomas Logística SA	Barcelona	1966	36,20	35,50	34,80	34,10	33,40	32,70	32,00	31,30	30,60	29,90	29,20	28,50	27,80	27,10	26,40	25,70	25,00	24,30	23,60	22,90	22,20
3	3	DSV Air & Sea SAJ	Madrid	1982	20,90	20,20	19,50	18,80	18,10	17,40	16,70	16,00	15,30	14,60	13,90	13,20	12,50	11,80	11,10	10,40	9,70	9,00	8,30	7,60	6,90
4	4	Schenker Logística SA	Madrid	1982	18,70	18,00	17,30	16,60	15,90	15,20	14,50	13,80	13,10	12,40	11,70	11,00	10,30	9,60	8,90	8,20	7,50	6,80	6,10	5,40	4,70
5	5	The Swire SA	Barcelona	1988	12,50	12,00	11,50	11,00	10,50	10,00	9,50	9,00	8,50	8,00	7,50	7,00	6,50	6,00	5,50	5,00	4,50	4,00	3,50	3,00	2,50
6	6	DHL Global Forwarding Spain SL	Madrid	1989	12,10	11,60	11,10	10,60	10,10	9,60	9,10	8,60	8,10	7,60	7,10	6,60	6,10	5,60	5,10	4,60	4,10	3,60	3,10	2,60	2,10
7	7	DB Schenker Logistics Spain SA	Madrid	1994	12,00	11,50	11,00	10,50	10,00	9,50	9,00	8,50	8,00	7,50	7,00	6,50	6,00	5,50	5,00	4,50	4,00	3,50	3,00	2,50	2,00
8	8	Hortum Logística Spain SA	Madrid	1991	10,20	9,70	9,20	8,70	8,20	7,70	7,20	6,70	6,20	5,70	5,20	4,70	4,20	3,70	3,20	2,70	2,20	1,70	1,20	0,70	0,20
9	9	Logística SA	Madrid	1991	10,10	9,60	9,10	8,60	8,10	7,60	7,10	6,60	6,10	5,60	5,10	4,60	4,10	3,60	3,10	2,60	2,10	1,60	1,10	0,60	0,10
10	10	Logística SA	Madrid	1991	10,00	9,50	9,00	8,50	8,00	7,50	7,00	6,50	6,00	5,50	5,00	4,50	4,00	3,50	3,00	2,50	2,00	1,50	1,00	0,50	0,00
11	11	Logística SA	Madrid	1991	9,90	9,40	8,90	8,40	7,90	7,40	6,90	6,40	5,90	5,40	4,90	4,40	3,90	3,40	2,90	2,40	1,90	1,40	0,90	0,40	-0,10
12	12	Logística SA	Madrid	1991	9,80	9,30	8,80	8,30	7,80	7,30	6,80	6,30	5,80	5,30	4,80	4,30	3,80	3,30	2,80	2,30	1,80	1,30	0,80	0,30	-0,20
13	13	Logística SA	Madrid	1991	9,70	9,20	8,70	8,20	7,70	7,20	6,70	6,20	5,70	5,20	4,70	4,20	3,70	3,20	2,70	2,20	1,70	1,20	0,70	0,20	-0,30
14	14	Logística SA	Madrid	1991	9,60	9,10	8,60	8,10	7,60	7,10	6,60	6,10	5,60	5,10	4,60	4,10	3,60	3,10	2,60	2,10	1,60	1,10	0,60	0,10	-0,40
15	15	Logística SA	Madrid	1991	9,50	9,00	8,50	8,00	7,50	7,00	6,50	6,00	5,50	5,00	4,50	4,00	3,50	3,00	2,50	2,00	1,50	1,00	0,50	0,00	-0,50
16	16	Logística SA	Madrid	1991	9,40	8,90	8,40	7,90	7,40	6,90	6,40	5,90	5,40	4,90	4,40	3,90	3,40	2,90	2,40	1,90	1,40	0,90	0,40	0,00	-0,60
17	17	Logística SA	Madrid	1991	9,30	8,80	8,30	7,80	7,30	6,80	6,30	5,80	5,30	4,80	4,30	3,80	3,30	2,80	2,30	1,80	1,30	0,80	0,30	0,00	-0,70
18	18	Logística SA	Madrid	1991	9,20	8,70	8,20	7,70	7,20	6,70	6,20	5,70	5,20	4,70	4,20	3,70	3,20	2,70	2,20	1,70	1,20	0,70	0,20	0,00	-0,80
19	19	Logística SA	Madrid	1991	9,10	8,60	8,10	7,60	7,10	6,60	6,10	5,60	5,10	4,60	4,10	3,60	3,10	2,60	2,10	1,60	1,10	0,60	0,10	0,00	-0,90
20	20	Logística SA	Madrid	1991	9,00	8,50	8,00	7,50	7,00	6,50	6,00	5,50	5,00	4,50	4,00	3,50	3,00	2,50	2,00	1,50	1,00	0,50	0,00	0,00	-1,00
21	21	Logística SA	Madrid	1991	8,90	8,40	7,90	7,40	6,90	6,40	5,90	5,40	4,90	4,40	3,90	3,40	2,90	2,40	1,90	1,40	0,90	0,40	0,00	0,00	-1,10
22	22	Logística SA	Madrid	1991	8,80	8,30	7,80	7,30	6,80	6,30	5,80	5,30	4,80	4,30	3,80	3,30	2,80	2,30	1,80	1,30	0,80	0,30	0,00	0,00	-1,20
23	23	Logística SA	Madrid	1991	8,70	8,20	7,70	7,20	6,70	6,20	5,70	5,20	4,70	4,20	3,70	3,20	2,70	2,20	1,70	1,20	0,70	0,20	0,00	0,00	-1,30
24	24	Logística SA	Madrid	1991	8,60	8,10	7,60	7,10	6,60	6,10	5,60	5,10	4,60	4,10	3,60	3,10	2,60	2,10	1,60	1,10	0,60	0,10	0,00	0,00	-1,40
25	25	Logística SA	Madrid	1991	8,50	8,00	7,50	7,00	6,50	6,00	5,50	5,00	4,50	4,00	3,50	3,00	2,50	2,00	1,50	1,00	0,50	0,00	0,00	0,00	-1,50
26	26	Logística SA	Madrid	1991	8,40	7,90	7,40	6,90	6,40	5,90	5,40	4,90	4,40	3,90	3,40	2,90	2,40	1,90	1,40	0,90	0,40	0,00	0,00	0,00	-1,60
27	27	Logística SA	Madrid	1991	8,30	7,80	7,30	6,80	6,30	5,80	5,30	4,80	4,30	3,80	3,30	2,80	2,30	1,80	1,30	0,80	0,30	0,00	0,00	0,00	-1,70
28	28	Logística SA	Madrid	1991	8,20	7,70	7,20	6,70	6,20	5,70	5,20	4,70	4,20	3,70	3,20	2,70	2,20	1,70	1,20	0,70	0,20	0,00	0,00	0,00	-1,80
29	29	Logística SA	Madrid	1991	8,10	7,60	7,10	6,60	6,10	5,60	5,10	4,60	4,10	3,60	3,10	2,60	2,10	1,60	1,10	0,60	0,10	0,00	0,00	0,00	-1,90
30	30	Logística SA	Madrid	1991	8,00	7,50	7,00	6,50	6,00	5,50	5,00	4,50	4,00	3,50	3,00	2,50	2,00	1,50	1,00	0,50	0,00	0,00	0,00	0,00	-2,00
31	31	Logística SA	Madrid	1991	7,90	7,40	6,90	6,40	5,90	5,40	4,90	4,40	3,90	3,40	2,90	2,40	1,90	1,40	0,90	0,40	0,00	0,00	0,00	0,00	-2,10
32	32	Logística SA	Madrid	1991	7,80	7,30	6,80	6,30	5,80	5,30	4,80	4,30	3,80	3,30	2,80	2,30	1,80	1,30	0,80	0,30	0,00	0,00	0,00	0,00	-2,20
33	33	Logística SA	Madrid	1991	7,70	7,20	6,70	6,20	5,70	5,20	4,70	4,20	3,70	3,20	2,70	2,20	1,70	1,20	0,70	0,20	0,00	0,00	0,00	0,00	-2,30
34	34	Logística SA	Madrid	1991	7,60	7,10	6,60	6,10	5,60	5,10	4,60	4,10	3,60	3,10	2,60	2,10	1,60	1,10	0,60	0,10	0,00	0,00	0,00	0,00	-2,40
35	35	Logística SA	Madrid	1991	7,50	7,00	6,50	6,00	5,50	5,00	4,50	4,00	3,50	3,00	2,50	2,00	1,50	1,00	0,50	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	-2,50
36	36	Logística SA	Madrid	1991	7,40	6,90	6,40	5,90	5,40	4,90	4,40	3,90	3,40	2,90	2,40	1,90	1,40	0,90	0,40	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	-2,60
37	37	Logística SA	Madrid	1991	7,30	6,80	6,30	5,80	5,30	4,80	4,30	3,80	3,30	2,80	2,30	1,80	1,30	0,80	0,30	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	-2,70
38	38	Logística SA	Madrid	1991	7,20	6,70	6,20	5,70	5,20	4,70	4,20	3,70	3,20	2,70	2,20	1,70	1,20	0,70	0,20	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	-2,80
39	39	Logística SA	Madrid	1991	7,10	6,60	6,10	5,60	5,10	4,60	4,10	3,60	3,10	2,60	2,10	1,60	1,10	0,60	0,10	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	-2,90
40	40	Logística SA	Madrid	1991	7,00	6,50	6,00	5,50	5,00	4,50	4,00	3,50	3,00	2,50	2,00	1,50	1,00	0,50	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	-3,00
41	41	Logística SA	Madrid	1991	6,90	6,40	5,90	5,40	4,90	4,40	3,90	3,40	2,90	2,40	1,90	1,40	0,90	0,40	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	-3,10
42	42	Logística SA	Madrid	1991	6,80	6,30	5,80	5,30	4,80	4,30	3,80	3,30	2,80	2,30	1,80	1,30	0,80	0,30	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	-3,20
43	43	Logística SA	Madrid	1991	6,70	6,20	5,70	5,20	4,70	4,20	3,70	3,20	2,70	2,20	1,70	1,20	0,70	0,20	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	-3,30
44	44	Logística SA	Madrid	1991	6,60	6,10	5,60	5,10	4,60	4,10	3,60	3,10	2,60	2,10	1,60	1,10	0,60	0,10	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	-3,40
45	45	Logística SA	Madrid	1991	6,50	6,00	5,50	5,00	4,50	4,00	3,50	3,00	2,50	2,00	1,50	1,00	0,50	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	-3,50
46	46	Logística SA	Madrid	1991	6,40	5,90	5,40	4,90	4,40	3,90	3,40	2,90	2,40	1,90	1,40	0,90	0,40	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	-3,60
47	47	Logística SA	Madrid	1991	6,30	5,80	5,30	4,80	4,30	3,80	3,30	2,80	2,30	1,80	1,30	0,80	0,30	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	-3,70
48	48	Logística SA	Madrid	1991	6,20	5,70	5,20	4,70	4,20	3,70	3,20	2,70	2,20	1,70	1,20	0,70	0,20	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	-3,80
49	49	Logística SA	Madrid	1991	6,10	5,60	5,10	4,60	4,10	3,60	3,10	2,60	2,10	1,60	1,10	0,60	0,10	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	-3,90
50	50	Logística SA	Madrid	1991	6,00	5,50	5,00	4,50	4,00	3,50	3,00	2,50	2,00	1,50	1,00</										



## Port Tarragona camino a la sostenibilidad económica

El Plan de Sostenibilidad creado en 2020 continúa dando pasos adelante cumpliendo objetivos y trabajando por una sostenibilidad ambiental, un crecimiento sostenible y un compromiso social

El Port de Tarragona trabaja firmemente hacia la descarbonización, potenciando las energías renovables al máximo para ser un Port más competitivo y adaptado al contexto de emergencia climática. La Autoridad Portuaria de Tarragona trabaja para conseguir esta competitividad diversificando tráfico con el objetivo de conseguir sostenibilidad económica, ambiental y social.

La creación del Plan de Sostenibilidad en 2020 marcó una hoja de ruta que contaba con 25 objetivos y 82 acciones reunidas en 3 bloques, sostenibilidad ambiental, crecimiento sostenible y compromiso social, haciendo suyos los 17 objetivos de la ONU incluidos en la Agenda 2030 para el Desarrollo Sostenible. A la creación de este Plan debe añadirse ahora el nuevo impulso capitaneado por el nuevo presidente de la Autoridad Portuaria de Tarragona, Saül Garreta, que suma a los objetivos estratégicos portuarios existentes nuevos retos para la APT: la lucha contra el cambio climático, el fomento de la sostenibilidad económica y la digitalización.

### Un nuevo impulso

La incorporación del nuevo presidente Saül Garreta al frente de la APT ha supuesto una apuesta aún más firme por la sostenibilidad que ha tomado un mayor protagonismo. A los objetivos del plan de sostenibilidad mencionado anteriormente se han añadido nuevas, así como nuevas acciones.

#### *Electrificación de muelles.*

En este sentido, los primeros temas impulsados por el nuevo presidente son la electrificación de muelles, la creación de comunidades energéticas y un urbanismo más social y sostenible en los espacios compartidos con Tarragona y Vila-seca.

Con esta implantación, cualquier barco que esté atracado en las instalaciones portuarias tarraconenses no funcionará con los motores de combustión auxiliares sino con electricidad. Se trata de una pieza clave para descarbonizar el Port y hacerlo más sostenibles, tal y como establece la Unión Europea a través de la implantación del paquete de medidas llamado Fit for 55 con el objetivo climático de la UE de reducir las emisiones de la UE en al menos un 55% de aquí a 2030 y del 100% para 2050.

### *Comunidades energéticas.*

La creación de comunidades energéticas es otra propuesta de futuro muy relacionada con la electrificación de los muelles. Estas comunidades energéticas, que pueden crearse tanto internamente como en confluencia con otros equipamientos de la ciudad, tendrían un consumo compartido. Esto significa que si uno de los miembros no utiliza toda la electricidad que genera, puede utilizarla otro miembro de la comunidad teniendo acceso una energía mucho más barata, contribuyendo a la generación de energía verde, a un uso más eficiente de la energía, en la descarbonización de la actividad portuaria y la competitividad de las empresas.

### *Urbanismo social.*

Otro de los nuevos objetivos que propone la nueva presidencia es la apuesta por un urbanismo más social y sostenible. Este urbanismo se verá reflejado en la construcción de la nueva ZAL de Vila-seca con cubiertas verdes, plantas fotovoltaicas, arbolado, drenajes inteligentes, reaprovechamiento de aguas pluviales, etc. y en los espacios de contacto del Port con la ciudad de Tarragona.

Una hoja de ruta que va alcanzando sus objetivos

El Port de Tarragona aprieta el acelerador en la lucha contra el cambio climático y de la transformación energética en un ámbito en el que ya ha alcanzado objetivos notables en los últimos 4 años que han contribuido y contribuyen a alcanzar el objetivo fijado por Garreta “convertirse en un referente y un ejemplo en la aplicación de soluciones sostenibles”.

### *Desmantelamiento de la cementera*

Uno de los objetivos más importantes alcanzados en los últimos tiempos y uno de los más simbólicos del Plan de Sostenibilidad fue el derribo de la planta producción de cemento

en el muelle de Aragón. Esta actuación se llevó a cabo en 2020 y evitó la emisión de hasta 7.287,84 toneladas de CO2 por año.

### *Biotopos*

El proyecto de inmersión de biotopos realizado conjuntamente entre la Universidad Rovira i Virgili y la Autoridad Portuaria de Tarragona ha dado resultados positivos al incrementar la biodiversidad del litoral tarraconense.

### *Restauración Prats de Albinyana*

El espacio natural que se va a recuperar tiene una superficie de 37,78 hectáreas. Se trata de uno de los dos sectores que conforman el área protegida de la Sèquia Major, que está incluida dentro de los espacios de la Red Natura 2000 y también en el Plan de Espacios de Interés Natural. Se trata del mayor sistema costero húmedo protegido entre el delta del Ebre y el del Llobregat.

### *Más energías renovables*

Actualmente, la APT cuenta con cuatro plantas de producción de autoconsumo. Sin embargo, la apuesta del Port es ampliar su capacidad de autoabastecimiento energético y ya está trabajando en el proyecto de instalación de una quinta planta fotovoltaica de autoconsumo, que se situará en la cubierta del Refugi 1 del Moll de Costa. La nueva instalación contará con aproximadamente 600 paneles y generará una potencia de 200 kWh.

Se trata de estimular el uso de las energías renovables y la autosuficiencia energética en lo que es uno de los compromisos que tiene la Autoridad Portuaria de Tarragona en su proceso de transformador.

**AUTORIDAD PORTUARIA TARRAGONA**



# CSP Iberian Bilbao Terminal S.L.

THE LEADING PORT FOR THE ATLANTIC REGION OF SOUTHERN EUROPE



**CSP Spain**  
The Ports for ALL

## Digitalización, innovación, sostenibilidad e intermodalidad, los retos de nuestros puertos

Cada colectivo, cada eslabón de la cadena logística portuaria es esencial y, a su vez, presenta unas peculiaridades concretas que los hace únicos. De igual modo, existen semejanzas dentro de este sector complejo, en continuo movimiento y renovación, que nos permite percibir más semejanzas que diferencias entre todos los que pertenecemos a esta gran familia portuaria. El sentimiento de formar parte de un sector clave para nuestra economía, esencial para la industria y la ciudadanía, nos aporta una visión común en muchos aspectos y nos une pese, como digo, existir diferencias entre cada eslabón de esta cadena.

Por ello, cuando escuchamos la voz de los transitarios nos vemos reflejados en gran parte de su discurso y en las reflexiones que quedaron patentes en el último Congreso de FETEIA-OLTRA.

La crisis derivada de la pandemia, por un lado, nos ha hecho ser más conscientes de lo que significa la globalización. Por otro lado, hemos comprobado, una vez más, cómo el ser humano

se crece ante las adversidades, y de ahí que la solidaridad y el esfuerzo demostrado por nuestros profesionales haya sido encomiable. De igual modo, esta crisis ha servido para reconocer el papel fundamental de la logística y el transporte, y por extensión de los grandes puertos y de los profesionales del sector, como son los transitarios, porque sin ellos no existiría el buen comercio internacional. No hay que olvidar que, tristemente, en los peores momentos de la pandemia muchos han tenido que aprender que ese comercio internacional hay que dejarlo en manos de los profesionales.

Añadiría más: la ciudadanía y las propias instituciones han comprobado que a los puertos no se les puede valorar únicamente por sus toneladas y su facturación. Su valor no está en los porcentajes de incrementos o descensos, ni en si ocupa uno u otro puesto en el ranking estatal. El principal valor está en el servicio que presta día a día a la industria y a los/as ciudadanos/as, y su papel clave para la economía de su entorno.



Como se recogió en el congreso de Feteia, la globalización está cambiando, sí, y trabajamos permanente en incertidumbre, pero este sector siempre vive en incertidumbre por movimientos económicos, logísticos, legislativos, laborales o de la competencia y, sobre todo, por los cambios en la demanda. Debemos seguir, como siempre, adaptándonos al mercado para sobrevivir y, sobre todo, prever los cambios que están por venir. De ahí que el diálogo y la escucha sea esencial en nuestro negociado, sin que ello quite que reivindicamos mejoras a las entidades competentes.

De igual modo, compartimos la necesidad de avanzar en la digitalización en todas las direcciones para conseguir, entre otros logros, la total ventanilla única, evitando duplicidades y reduciendo tiempos de espera y, añadimos, conseguir mayor seguridad. Junto a ello, en el Puerto de Bilbao apostamos por la innovación y la sostenibilidad económica, social y medioambiental. Estamos de acuerdo en que los puertos no pueden

quedarse atrás en la descarbonización y queremos ser referentes, con medidas activas y proyectos ambiciosos.

Otra reflexión que compartimos: los puertos no somos infraestructuras aisladas, por lo que la intermodalidad es clave y necesitamos buenos y rápidos accesos. El ferrocarril debe y puede ganar más cuota de participación.

Todos estos pilares, junto con la necesidad de trabajar con transparencia y mirando a la ciudadanía, nos harán más eficaces, más eficientes, más competitivos y más responsables con nuestro entorno.

Los puertos, como decía al comienzo, somos parte de la cadena logística y todas las piezas de esa cadena son esenciales y necesitan engranaje. El transitario es, sin duda, otro engranaje básico, esencial, fuerte y seguro. Juntos avanzaremos.

**Ricardo Barkala**  
Presidente Autoridad Portuaria Bilbao





## Compartimos intereses y retos

Me gustaría aprovechar este espacio de opinión en vuestra revista para felicitaros en primer lugar por el éxito del XII Congreso de FETEIA-OLTRA en Algeciras, y también para valorar con vosotros algunas de las conclusiones a las que llegó el sector en aquella cita. Como partes integrantes de la cadena de suministro, tanto vosotros como expertos en comercio internacional, como nosotros como terminales marítimas, compartimos no solo el interés de hacer crecer el negocio de nuestros clientes, sino también los cambios y retos que afrontamos en nuestro trabajo diario.

En APM Terminals, dentro del Grupo Maersk, trabajamos con un propósito: mejorar la vida de todos, integrando el mundo. Aquí englobamos tanto a nuestros empleados, como a las comunidades que acogen nuestras instalaciones, a nuestros clientes y por supuesto al planeta en el que vivimos. Por ello, uno de los importantes cambios que nos trae el presente, que hemos tomado como un compromiso, y que compartimos con vosotros, tiene que ver con la conservación de nuestro entorno y la descarbonización del transporte marítimo, y de todos los pasos del comercio internacional.

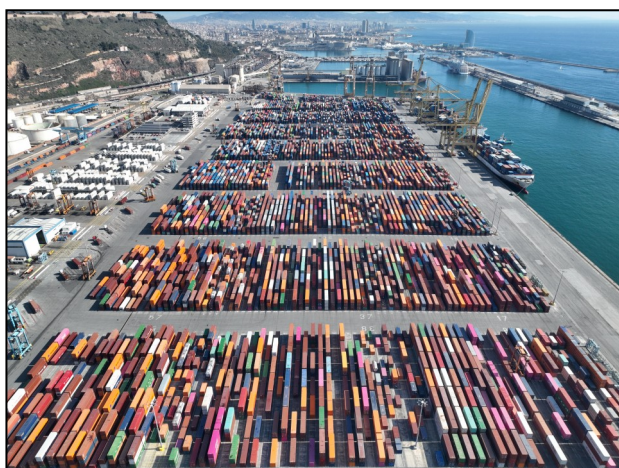
Sabéis que nuestro propósito como compañía es adelantar una década el objetivo de ser neutros en emisiones netas de gases de efecto invernadero en 2040, y reducir un 70% las emisiones absolutas en 2030. Para ello, no

queda tiempo que perder, y ya estamos dando pasos para ofrecer a sus clientes, a los transportistas y a los propietarios de la carga una oportunidad sin precedentes para descarbonizar sus cadenas logísticas de principio a fin.

En APM Terminals, todas las inversiones que planteamos para nuestras terminales tienen ya como premisa el factor ambiental. Por ejemplo, contratando el suministro de energía eléctrica de fuentes renovables, apostando por la energía solar fotovoltaica, o planificando la electrificación progresiva de la maquinaria. Debéis saber, por tanto, que vuestro interés por la descarbonización también es el nuestro y el de nuestros clientes, para quienes el requisito más importante es que las soluciones de transporte sean competitivas, fiables y ofrezcan un impacto medioambiental cada vez menor.

Sabéis que nuestro propósito como compañía es adelantar una década el objetivo de ser neutros en emisiones netas de gases de efecto invernadero en 2040, y reducir un 70% las emisiones absolutas en 2030. Para ello, no queda tiempo que perder, y ya estamos dando pasos para ofrecer a sus clientes, a los transportistas y a los propietarios de la carga una oportunidad sin precedentes para descarbonizar sus cadenas logísticas de principio a fin.

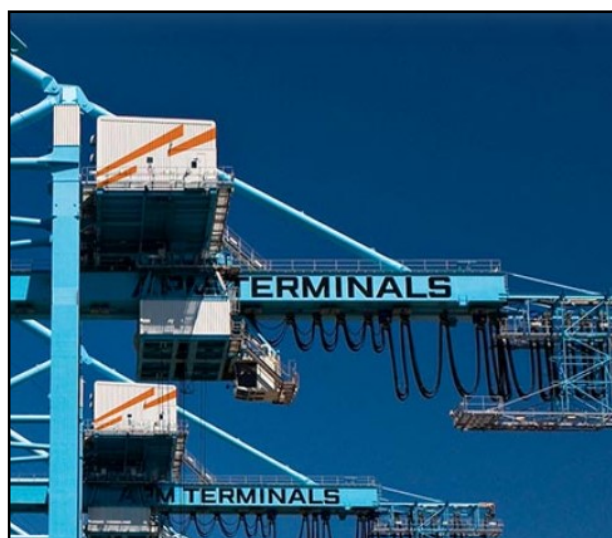
En APM Terminals, todas las inversiones que planteamos para nuestras terminales tienen ya como premisa el factor ambiental. Por ejemplo, contratando el suministro de energía eléctrica de fuentes renovables, apostando por la energía solar fotovoltaica, o planificando la electrificación progresiva de la maquinaria. Debéis saber, por tanto, que vuestro interés por la descarbonización también es el nuestro y el de nuestros clientes, para quienes el requisito más importante es que las soluciones de transporte sean competitivas, fiables y ofrezcan un impacto medioambiental cada vez menor.



Algunos de los proyectos concretos relacionados con nuestro firme compromiso ambiental ya son visibles y están en marcha. Por ejemplo, en APM Terminals Barcelona contamos ya con 2.500 metros cuadrados de paneles solares, repartidos sobre las marquesinas del parking y de la cubierta del nuevo edificio de acceso, para generar el 5,12% de la energía que consume la terminal. Un proyecto similar será pronto también una realidad en APM Terminals Valencia, y se sumará al hecho de que la energía eléctrica contratada ya proviene de fuentes renovables, por lo que la huella de carbono de nuestras grandes terminales en España es neutra en consumo de electricidad.

Se trata solo de algún ejemplo de la coincidencia de intereses entre el sector transitario y las terminales, aunque nuestro interés por mejorar la vida de todos no se queda aquí. Enfocándonos ahora en nuestros clientes, como a vosotros, nos gusta entender sus necesidades para ayudarles a dar lo mejor de sí mismos, y estamos haciendo inversiones para mejorar nuestros productos y llevar la experiencia que tienen cuando interactúan con nosotros a un nivel completamente diferente al de hoy. Por ello, favorecer la interlocución entre transitarios y terminales, enfocada a la satisfacción del cliente final -que también es una de vuestras conclusiones del Congreso-, sumaría a nuestro interés por ofrecer el mejor servicio posible, para innovar y seguir ofreciéndoles valor. Porque además la comunicación entre todos es clave para afrontar la constante incertidumbre en la que está inmerso el mercado, y en la que el sector del transporte marítimo y de la logística en general estamos acostumbrados a trabajar.

María García Juan  
CCO  
APM Terminals Spanish Gateways





Somos parte del cambio

# Un hub SMART en continua evolución

Transparente

Conectado

Sostenible

Eficiente



Port de Barcelona

[www.portdebarcelona.cat](http://www.portdebarcelona.cat)