

Empresa Transitaria

EL ANUARIO DE LOS OPERADORES LOGISTICOS

Núm. 19

Diciembre 2020

A hand is shown holding a large, glowing white '2020' against a dark blue background. The background features a network diagram with white lines and nodes, and a person in a suit and tie is visible in the upper center. The overall scene is lit with a blue glow, suggesting a digital or technological theme.

2020



Port de Barcelona

Un horizonte compartido, un esfuerzo colectivo

Trabajamos para conectar las empresas con el mundo y hacer más competitiva la economía.
Lo hacemos con las 500 empresas y los 32.000 trabajadores de la Comunitat Portuaria.
Juntos consolidamos Barcelona como el *smart-port* de referencia del sur de Europa.

Súmate: Avanzamos juntos.

Dediquemos unos minutos a la lectura...



Enric Ticó
Presidente FETEIA-OLTRA

Por onceavo año consecutivo, FETEIA les ofrece una visión de la situación de nuestro sector a través de la opinión de los principales actores y actrices de la cadena multimodal internacional. Esto es especialmente valioso en un año en el que hemos sufrido uno de los desastres (tanto desde el punto de vista humano como empresarial) más significativos de nuestra historia.

Les advierto que será un lujo leer las opiniones de Autoridades Portuarias, terminales, gestores aeroportuarios, personas que conocen a fondo el papel del transitario como organizador de la cadena logística mundial. Verán que hay una muy significativa coincidencia en cómo abordar los grandes temas que nos afectan, cuestiones que, como Federación y muy especialmente como empresas, serán claves no sólo para sobrevivir a este temporal, a este tsunami, sino que nos van a permitir replantearnos estrategias, decisiones y políticas empresariales.

A nadie le sorprenderá leer palabras y conceptos tales como como Innovación, Digitalización, Eficacia, Concentración, Flexibilidad, Agilidad... Pero lo importante es ver hasta qué punto nuestras compañías se encuentran en la línea correcta de reflexión o decisión, o sencillamente opinamos (desde mi punto de vista, temerariamente), que “si hasta ahora me ha ido bien, porqué tengo que cambiar...”

Durante decenios, los transitarios, freight forwarders, agentes de carga, representantes aduaneros... hemos sido los grandes desconocidos. La logística funcionaba, el transporte nos abastecía. Y de la misma manera que las personas no se plantean porqué un reloj funciona y da la hora, o cuando apretamos un interruptor se enciende la luz... ahora la sociedad ha descubierto que el hecho de poder aprovisionarse, comer, tomar una medicación... no es una casualidad ni un milagro. O sí que se trata de un milagro. El milagro que hacemos cada día los Transitarios, y muy especialmente durante la pandemia, asegurando que las mercancías lleguen a nuestras casas, hospitales y restaurantes...

Para terminar: una de cal y otra de arena. Quiero felicitar a la Unión Europea por el impulso del New Green Deal, y las ayudas millonarias al sector de la logística y la promoción de la multimodalidad. Y una preocupación: el empeñamiento del Gobierno de España en seguir promoviendo el fraude de la Ley Antifraude. Espero sinceramente que éstos últimos lean detenidamente ésta publicación, y así evitemos que después del COVID-19, nos atropelle el “Fraude-2021”.

El valor de ser transparentes

el MERCANTIL

Auditados por la OJD en todos sus canales



www.elmercantil.com

Índice

- 03 **Editorial** · Dedicamos unos minutos a la lectura.
- 06 Innovación y digitalización: herramientas para la recuperación económica.
- 08 APM Terminals Barcelona, flexibilidad y agilidad son claves ante la emergencia sanitaria.
- 11 El Puerto de Huelva, en el punto de mira de los Transitarios.
- 15 **Informe jurídico** · Análisis del Proyecto de Ley de medidas de prevención y lucha contra el fraude fiscal.
- 20 La logística se reivindica como un sector clave durante la primera edición de BNEW.
- 23 La digitalización y la carga aérea en la realidad Post-Covid.
- 29 Logística en tiempos de crisis.
- 32 Abordaje de la COVID-19 en FGC.
- 41 El Puerto de Algeciras tampoco falla en 2020.
- 44 Eficiencia y esfuerzo compartido.
- 48 **Informe jurídico**: Comentario a la sentencia del Tribunal Supremo de 15 de octubre de 2020 sobre el requisito de la honorabilidad.
- 56 El muelle de Balears del Port Tarragona cierra el dique norte a la espera de empezar el dragado.
- 58 El Puerto de Bilbao, preparado para mantener la agilidad en las operaciones con el Reino Unido.
- 61 El valor de un servicio excelente.
- 65 El sistema portuario invertirá 1.000 millones de euros en 2021, contribuyendo así a la reactivación económica del país.
- 71 eCustoms la plataforma para un sector con mucho futuro.

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.



Innovación y digitalización: herramientas para la recuperación económica.



Mercè Conesa
Presidenta Port de Barcelona

Nos acercamos al final de un año especialmente difícil para el comercio internacional, la economía y la sociedad en su conjunto. El Port de Barcelona ha reflejado esta situación económica generada por la COVID-19 con descensos en todos los tráficos. Sin embargo, desde el mes de julio las cifras constatan que se está produciendo una recuperación continuada, especialmente en las

exportaciones y con algunos resultados destacables, como las ventas de productos cárnicos a China. El Port evoluciona de forma paralela al sector industrial del país, que está mostrando una gran resiliencia.

Todos los que formamos parte del Port de Barcelona somos conscientes de que somos un motor económico esencial y debemos convertirnos en una de las principales palancas para la recuperación. Por ello, desde el primer momento de la pandemia pusimos en marcha una serie de medidas para ayudar en los sectores productivos a salir lo más rápidamente posible de la situación actual. Estas medidas se desarrollaron en un primer Plan de Choque, dirigido a ayudar a los operadores de la Comunidad Portuaria de Barcelona a salir de la complicada situación económica al mismo tiempo que nos adaptamos a las necesidades de la sociedad y del tejido empresarial; y un posterior Plan de Recuperación, con el objetivo de impulsar nuevamente la economía del puerto y de nuestro *hinterland* mediante la recuperación de tráficos, la detección de nuevas oportunidades y la innovación.

El sector logístico barcelonés ha demostrado con creces a lo largo de su historia una gran capacidad de adaptación que le ha permitido responder rápidamente a necesidades cambiantes. Y ahora tiene el reto de superar y salir fortalecido de la actual pandemia. Entre los diferentes colectivos profesionales que forman parte de la Comunidad Portuaria de Barcelona, los transitarios han contribuido a que Barcelona sea, claramente, un puerto de importación y exportación, un puerto con un *hinterland* que abarca no solo Catalunya sino también buena parte de la Península Ibérica (Aragón, Madrid, Navarra, La Rioja, zonas importantes de Castilla y León), el norte de África, el sur de Francia e incluso Italia.

Hoy, con una industria marítima internacional cambiante y llena de incertidumbres y con un escenario económico inestable, los transitarios están llamados a jugar un papel muy importante en la recuperación de la actividad portuaria y de la economía del país.

Las dos palancas: digitalización e innovación

La digitalización y la innovación son las dos principales herramientas que estamos utilizando en el Port de Barcelona para incrementar nuestra competitividad, mejorar nuestros servicios y mantener un crecimiento sostenible. Y la crisis generada por la COVID-19 se ha convertido en un revulsivo para acelerar estos cambios. Las empresas portuarias han visto que es posible trabajar de forma diferente, implantando en muchos casos el

teletrabajo y adoptando medidas para continuar ofreciendo todos los servicios de forma telemática. Muchas empresas han visto las ventajas de esta forma de funcionar y no volverán a la situación previa.

Debemos seguir acelerando esta transformación, la aplicación del modelo Smart Port, que debe alcanzar a todos los ámbitos y debemos hacerlo con la implicación de toda la Comunidad Portuaria. La digitalización no sólo permite agilizar toda la operativa y garantizar la seguridad y eficiencia de la cadena de suministro: en momentos como el actual da seguridad a los diferentes operadores que intervienen en esta cadena logística a la vez que garantiza el correcto funcionamiento de la infraestructura. Hemos puesto a disposición de nuestros clientes diversas herramientas digitales que facilitan su operativa y nos hacen a todos más eficientes y eficaces. Y vamos a seguir trabajando en el desarrollo de los proyectos que nos habíamos marcado en este ámbito antes de la pandemia.

Quiero finalizar destacando que nuestro concepto de Smart Port no se aplica únicamente a la tecnología. Smart Port también es sinónimo de sostenibilidad, tanto económica como social y medioambiental. Estoy convencida de que los transitarios seguirán contribuyendo con su trabajo diario a alcanzar nuestro objetivo: conseguir que el Port de Barcelona se convierta en la gran infraestructura competitiva y sostenible que nuestro país necesita.

APM Terminals Barcelona, flexibilidad y agilidad son claves ante la emergencia sanitaria

El sector logístico juega un papel fundamental de engranaje para que la economía y la sociedad funcionen con normalidad y, en el contexto de la emergencia sanitaria, ha mostrado una gran capacidad de adaptación, desarrollando una función esencial como servicio de primera necesidad. Las empresas logísticas, de transporte y distribución están siendo y serán clave en la garantía de suministro para las empresas y el consumo.

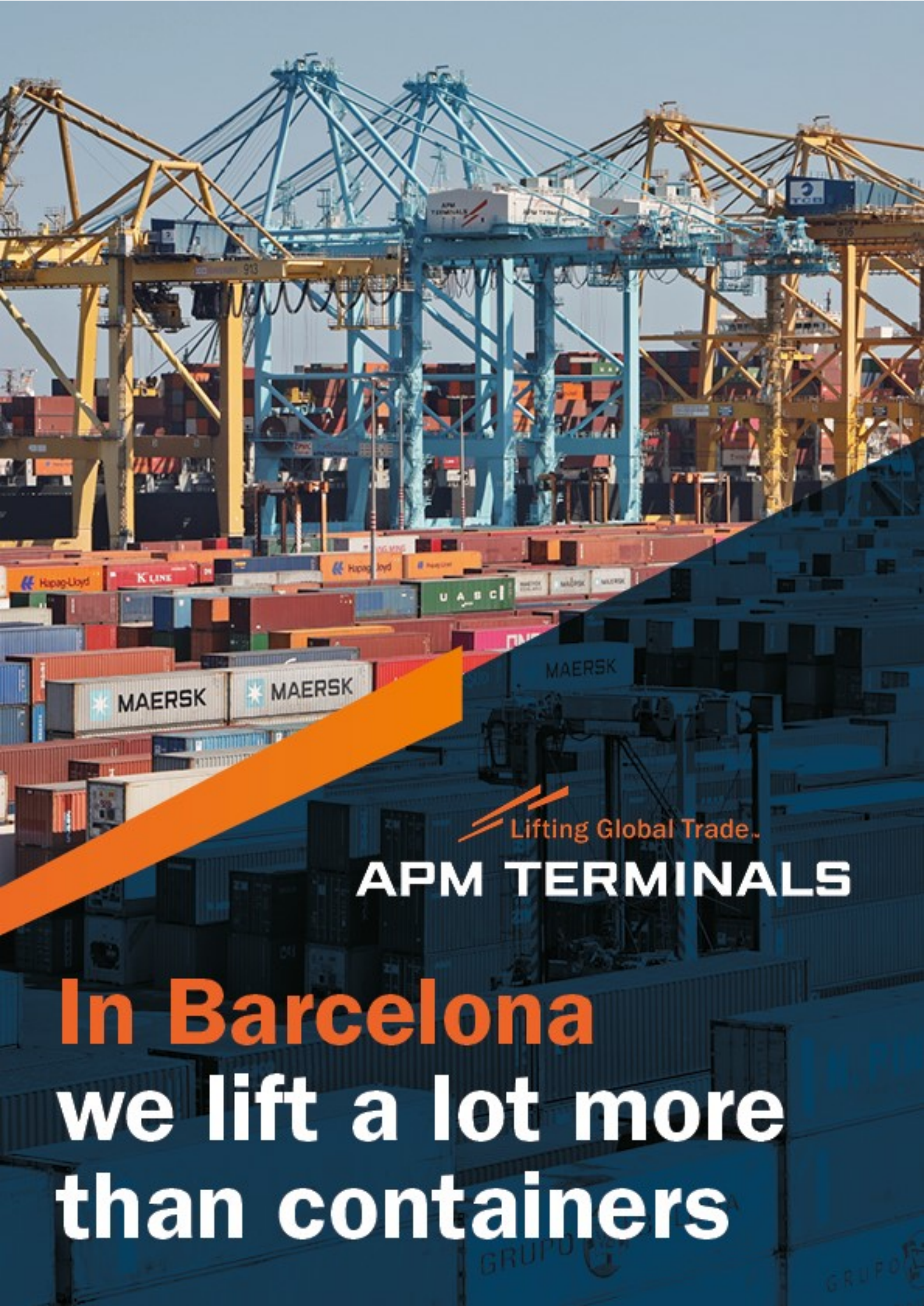
En este contexto, no podemos olvidar que el Port de Barcelona es un enclave logístico intermodal privilegiado en Europa, además de ser el único puerto español con conexión de ancho europeo (UIC) y líder en transporte ferroviario. Y de su mano, APM Terminals Barcelona es un partner imprescindible para las compañías importadoras y exportadoras, tanto nacionales como internacionales.

Durante este año 2020, en APM Terminals Barcelona hemos mantenido la continuidad en nuestra operativa de una forma normalizada y sin demora. Pese a las medidas de seguridad que la compañía ha implementado, con un protocolo de actuación frente a la COVID, la terminal ha alcanzado niveles de productividad óptimos y sin incidentes. Si bien es cierto, que la gran inversión realizada por APM Terminals Barcelona en 2019 nos ha ayudado a mantener una

productividad elevada y hacer frente a estos momentos más duros. El pasado año, la empresa realizó una inversión de 47 M€ en adquisición de nuevas máquinas, conexiones y otras mejoras en la terminal, algo que nos ha fortalecido como referente en el negocio marítimo.

Aunque nos encontramos frente a un entorno impredecible y cambiante, tenemos la ventaja de que nuestro sector está acostumbrado a trabajar en medios marcados por la incertidumbre y eso nos permite contemplar diversos escenarios. La flexibilidad y la agilidad marcan los nuevos modelos de trabajo. En un futuro próximo el sector tendrá que seguir trabajando para garantizar la eficiencia, el trato personalizado y la mejor tecnología al cliente, anticipándonos en el mercado viendo las necesidades futuras.

La COVID ha modificado algunos factores en la cadena logística. Creo que todos vamos a dedicar más esfuerzos en planes de prevención ante futuras crisis. Esto pasará probablemente por diversificar la red de proveedores, optimizar los canales de comunicación y fomentar la cadena de suministro para aumentar la trazabilidad. En definitiva, medidas que permitan un mayor control estratégico y de los aprovisionamientos, y una mejor preparación interna y externa para enfrentarnos de nuevo a situaciones desconocidas.



Lifting Global Trade.

APM TERMINALS

In Barcelona
we lift a lot more
than containers

Diario del Puerto

COMUNICACIÓN LOGÍSTICA

- 30 PROFESIONALES ESPECIALIZADOS
- 420 AÑOS DE EXPERIENCIA

Líderes
en información
logística

www.diariodelpuerto.com

7/24/365

redaccion@grupodiario.com

Grupo
Diario

BARCELONA - BILBAO - MADRID - VALENCIA



El Puerto de Huelva, en el punto de mira de los Transitarios.

¿Desconocido? ¿Vinculado tradicionalmente al tráfico de graneles líquidos y sólidos?

Éstas son algunas de las razones por las que el Puerto de Huelva ha pasado desapercibido en numerosas ocasiones a los ojos de los transitarios, que desempeñan un papel fundamental en la cadena logística.

Sin embargo, la dársena onubense, conocida como el puerto del cobre para los ingleses que explotaban las Minas de Río Tinto, ha sido muy codiciada desde la antigüedad para tráficos de mercancías como metales preciosos y pescado por parte de fenicios, tartessos y romanos.

En la actualidad la agricultura ha ido adquiriendo peso. La gran producción hortofrutícola existente en la provincia de Huelva de fresas, berries, cítricos, frutos exóticos, arándanos y fruta de hueso, así como productos transformados de la agricultura como zumos y purés, conservas de productos pesqueros, pescados y mariscos, vinos y aceites, minerales, mueble y calzado, entre otras mercancías, a las que también se suma la carga de la vecina región de Extremadura, así como del Alentejo portugués, sitúan al Puerto de Huelva en el punto de mira de los transitarios.

Como puerto natural de Extremadura, Huelva está impulsando las comunicaciones terrestres por ferrocarril con esta Comunidad Autónoma mediante

un tren semanal con Mérida. Con respecto al Alentejo portugués, existe también una conexión ferroviaria entre el Puerto onubense y Elvas (Portugal), de forma que se facilitan las importaciones y las exportaciones de ambas zonas a través del Puerto de Huelva.

¿Qué ofrece el Puerto de Huelva para el tráfico de mercancía general?

La conectividad marítima con el Norte de Europa está consolidada desde hace años con un servicio regular, operado por Containerships, que conecta Huelva con los puertos europeos de Tilbury (Reino Unido), Rotterdam (Holanda) y Hamburgo (Alemania).

Por otro lado, las conexiones de ámbito mundial en servicio regular de contenedores está previsto que arranquen en breve con la naviera número uno del mundo "MAERSK", y su idea de unir el puerto de Huelva con el hub de transbordo de Algeciras para conectar a su vez los cinco continentes mediante servicios regulares transoceánicos

Asimismo, el Puerto de Huelva ha estrechado vínculos con las Islas Canarias desde el año 2011. Hoy día es un referente en el tráfico con las islas por su oferta de servicios marítimos regulares para contenedores, tráfico rodado y pasaje. Sus cuatro salidas semanales con las navieras Balearia, Fred Olsen, FRS y Alisios Shipping facilitan una excelente comunicación entre la península y las islas Canarias.

El Puerto de Huelva está desarrollando en su área logística, comercial y de servicios de la Punta del Sebo una ZAL, dotada de terminal ferroviaria para promover la instalación de nuevos operadores que requieran suelo para el desarrollo de su actividad.

Por otra parte, en el Muelle Sur, donde se integra la terminal ferroviaria con las terminales de contenedores y ro-pax en una única plataforma logística, se está construyendo un edificio multifuncional donde las empresas transitarias interesadas en establecerse en Huelva y todas aquellas dedicadas a la gestión e intermediación logística que no requiera suelo, pueden optar al alquiler de oficinas a pie de muelle.

En los últimos años la apuesta por la logística de la Autoridad Portuaria de Huelva la ha llevado a ofrecer una fácil accesibilidad, disponibilidad de suelo, infraestructuras portuarias y conexiones marítimas.

Así, el acceso a las instalaciones portuarias no precisa para el transportista de tránsito por suelo urbano, además de contar con amplios accesos a los diferentes muelles que evitan la congestión y las colas de camiones.

En su impulso por la intermodalidad, el puerto de Huelva dispone de un “puerto seco” en Majarabique (Sevilla), que conecta por ferrocarril directamente con la plataforma intermodal del Muelle sur y constituye un nodo de comunicación ferroviaria con toda la red nacional así como una posible base para operaciones logísticas ferroviarias y terrestres, que contará con un punto de suministro de GNL para el ferrocarril y otros vehículos propulsados por esta energía verde.

En relación al almacenamiento de mercancías refrigeradas, el Puerto de Huelva ha dado un paso importante con la puesta en marcha de un proyecto innovador, como es el hub logístico de frío sostenible. Este espacio está destinado a mercancías refrigeradas y congeladas con generación de frío procedente del excedente del proceso de regasificación que se produce en la planta de Enagás en Huelva. Este sistema conlleva unos ahorros energéticos del 50% comparado con la electricidad como fuente energética y una reducción en la huella de carbón del 90%.


El Puerto de Huelva es el más extenso de España con 1.700 hectáreas de superficie y por consiguiente dispone de una oferta muy competitiva de suelo, tanto en precios como en superficie, para albergar nuevos proyectos y actividades.





Puerto de Huelva

Hub Logístico del Frío



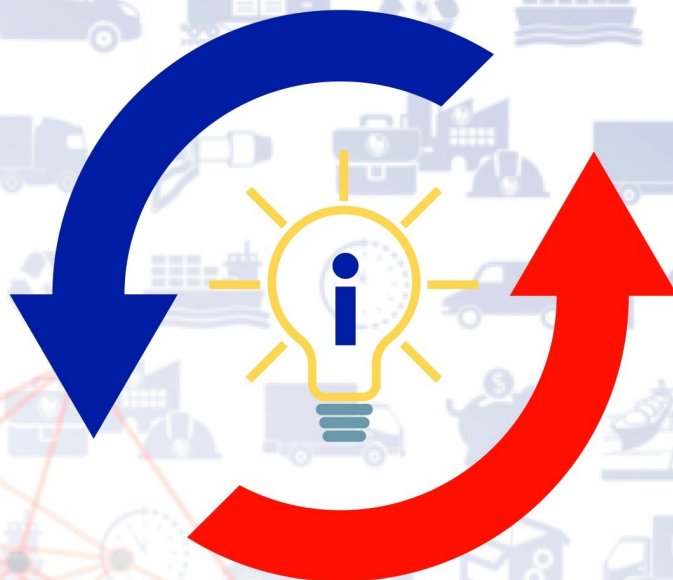
32.570 m2 de excelencia operacional en plena
Terminal Intermodal del Muelle Sur.



Con ahorros energéticos superiores al 50% para
mercancías a temperatura controlada.

www.puertohuelva.com

cadena de suministro



Somos la mejor **ALTERNATIVA**
para estar **INFORMADO**
con los tres boletines **DIARIOS**
para estar **A LA ÚLTIMA**
de la actualidad **LOGÍSTICA**
del **TRANSPORTE por CARRETERA**
y del sector **MARÍTIMO PORTUARIO**

13.600 seguidores en twitter
más de **800.000** usuarios únicos
en los últimos 12 meses en la web

www.cadenadesuministro.es
info@cadenadesuministro.es

Análisis del Proyecto de Ley de medidas de prevención y lucha contra el fraude fiscal.



Martín Fernandez
Adjunto-Secretario Técnico FETEIA

El pasado 23 de octubre se publicó en el Boletín Oficial de las Cortes Generales el Proyecto de Ley de medidas de prevención y lucha contra el fraude fiscal (el "Proyecto de Ley"). En la exposición de motivos se destaca que contiene modificaciones en diversas normas, principalmente en materia tributaria, con la

doble finalidad de (i) proceder a la incorporación del Derecho de la Unión Europea al ordenamiento interno en el ámbito de las prácticas de elusión fiscal y (ii) introducir cambios en la regulación dirigidos a asentar unos parámetros de justicia tributaria y facilitar las actuaciones tendentes a prevenir y luchar contra el fraude reforzando el control tributario.

En efecto, el Proyecto de Ley contiene diversos artículos que dan cumplimiento a estos objetivos, como los planteados con el objetivo de garantizar el pago del impuesto allí donde se generen los beneficios y el valor, la adecuación del término de paraísos fiscales y jurisdicciones no cooperativas, la regulación tributaria de las criptomonedas, etc.

Sin embargo, alejándose completamente de los dos objetivos rectores indicados incluye también modificaciones en la normativa tributaria relacionada con la actividad aduanera que, lejos de ayudar a la mejora de la competitividad del comercio nacional, amenaza con hundirlo.

En la misma exposición de motivos y en relación con el Impuesto sobre el Valor añadido, se incorporan una serie de cambios para evitar interpretaciones erróneas que pudieran dar lugar a situaciones de abuso o fraude, en especial en materia de responsabilidad tributaria.

El primero de ellos que afecta a nuestro colectivo, consiste en que *“para delimitar el ámbito de la responsabilidad solidaria o subsidiaria derivada de las liquidaciones aduaneras se sustituye el término «recinto aduanero», término que ha sido objeto de continua controversia, para clarificar que esta responsabilidad alcanza a los procedimientos de declaración y de verificación de datos de declaraciones aduaneras”*.

Con la normativa actual, la responsabilidad tributaria de los Representantes Aduaneros se limita a las actuaciones dentro de los recintos aduaneros, es decir, a la parte en la que interviene. Sin embargo, se quiere ampliar a *“las deudas tributarias que se pongan de manifiesto como consecuencia de los procedimientos de declaración o verificación de datos de las declaraciones aduaneras”*.

Se indica en el Proyecto de Ley que esta medida no supone una ampliación del ámbito de responsabilidad puesto que su exigencia precisa que los controles tributarios se realicen en relación con la mercancía presentada a despacho, pero la realidad es justamente la contraria, puesto que pasamos a ser responsables de las deudas tributarias de nuestros clientes durante 4 años, cuando en estos momentos con la normativa en vigor, como no puede ser de otra forma, las liquidaciones del IVA a la importación que nacen fuera de los recintos aduaneros los únicos responsables son los sujetos pasivos, es decir los importadores.

Uno se pregunta cómo se mejora la lucha contra el fraude si expresamente se indica que los controles se realizan sobre la mercancía presentada a despacho, es decir, sobre la misma documentación e información que hasta ahora y, por tanto, con los mismos medios para el control.

Parece evidente que con idénticas herramientas se va a realizar un mismo

control. El cambio reside en que la Administración se reserva el derecho a exigir el pago de la deuda a los Representantes Aduaneros durante 4 años desde que ha tenido lugar el despacho de importación. Por tanto, no se trata de luchar contra el fraude, sino que el único objetivo del Proyecto de Ley es satisfacer el afán recaudatorio de la Administración, teniendo una garantía adicional de cobro, caiga quien caiga.

Resulta inadmisibles y claramente discriminatorio que un actor económico, por el mero hecho de realizar su trabajo, tenga que responder de deudas tributarias de su cliente, importador, y más durante 4 años, yendo en contra de la exigencia de un sistema tributario justo que proclama el artículo 31.1 de la Constitución, en la medida en que los Representantes Aduaneros, después de la autorización de importación de las mercancías, ya han consumado su relación contractual o de mandato con su cliente. Además, supone un 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 o Gestores Administrativos).

Otro de los cambios incluidos en el Proyecto de Ley es el de ampliar a 3 años el plazo de caducidad de los procedimientos iniciados por declaración respecto de aquellos tributos que se liquiden por las importaciones de bienes en la forma prevista por la legislación aduanera para los derechos de importación, en lugar de los 6 meses que aplica con carácter general para el resto de los tributos.

Nuevamente, se perjudica al colectivo, generando inseguridad jurídica al tener procedimientos abiertos durante tanto tiempo, cuando lo que buscamos los administrados es precisamente que se resuelvan cuanto antes.

Ni que decir tiene que esto no supone ningún avance en la lucha contra el fraude, sino que únicamente se premia el exceso de burocracia y lentitud por parte de la Administración ampliándose el plazo de duración de los expedientes. Por otra parte, teniendo en cuenta que los planes de la Administración son los de separar completamente las liquidaciones de deuda aduanera (aranceles) y deuda tributaria (IVA), lo dispuesto en el Proyecto de Ley supone, precisamente, ir en contra de dicho principio.

Por último, el Proyecto de Ley introduce una Disposición Adicional para establecer que los Representantes Aduanes que quieran constituir una garantía global no podrán emplear, a efectos prácticos, la modalidad de representación directa, prevista en el Código Aduanero de la Unión.

En este punto, el Proyecto de Ley va un paso más allá y, de nuevo con la finalidad de garantizarse el cobro de los impuestos correspondientes, ataca uno de los principios de la normativa aduanera europea (CAU), que prevé la libertad de elección entre la representación directa y la indirecta. Parece obviar el legislador que los Reglamentos de la UE tienen aplicación directa en los Estados miembros y que la normativa nacional no puede contradecir lo reglado por los mismos.

En definitiva, el único y exclusivo objetivo del Proyecto de Ley es garantizar que la Administración se asegure el cobro de los impuestos relativos a operaciones de comercio exterior, imponiendo a los Representantes Aduaneros una responsabilidad del todo injustificada, discriminatoria y excesiva, teniendo que responder de las posibles deudas de sus clientes durante 4 años. Además, parece premiar el exceso de burocracia y falta de diligencia, ampliando a 3 años el plazo de caducidad de los procedimientos.

Y todo ello, poniendo en riesgo la supervivencia de todo un sector económico -no solo el de la representación aduanera, que teniendo que afrontar unos riesgos financieros de tal calado, no podrá competir en igualdad de condiciones contra sus colegas europeos, sino que ello afectará a todo el sector del comercio internacional y logístico nacional.

El legislador parece obviar que competimos en el mercado común y que el desvío de los tráficos a otras plazas, puede suponer nuestra sentencia de muerte. Quiriendo asegurarse a toda costa el cobro de impuestos, se quedará sin impuestos que cobrar.



La pandemia ha acelerado la digitalización de la logística.

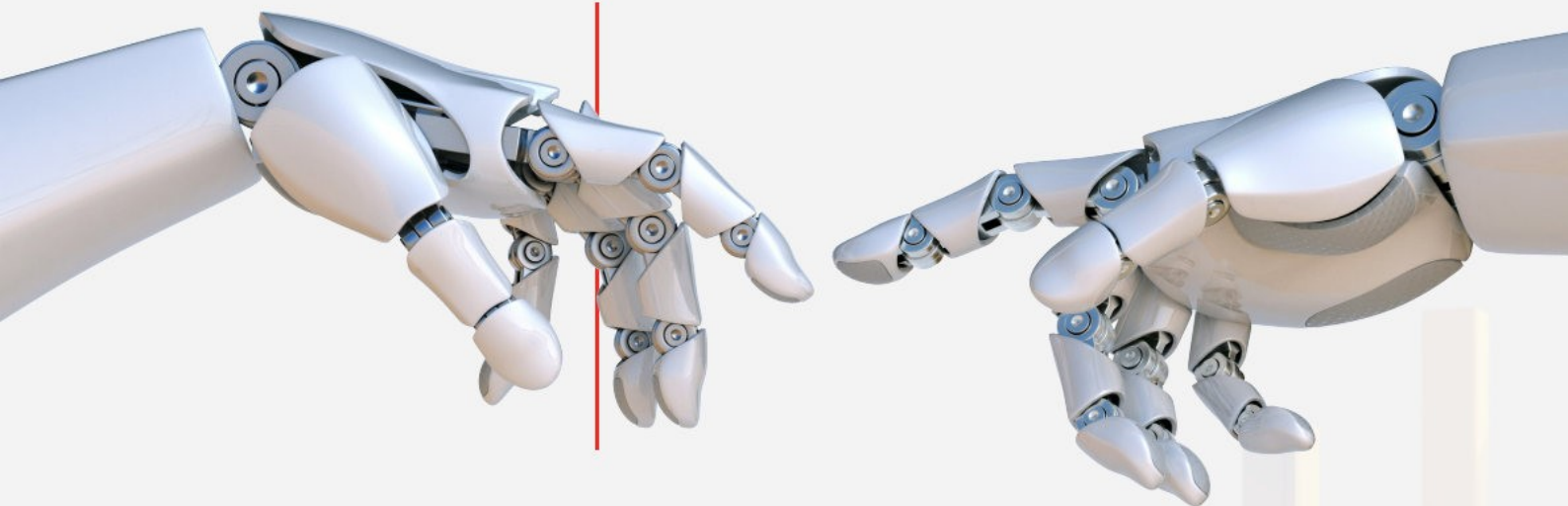
¿Estás aprovechando esta oportunidad para comunicar mejor?

**Queremos acompañarte
y ser tu equipo de
comunicación y
marketing digital.**

Blackpool Digital

Gran de Gràcia 109, 4-2
08012 Barcelona
+ 34 930 380 366
hola@blackpooldigital.com
blackpooldigital.com

Somos un motor económico
en constante evolución.



Empleo para más de

137.000

personas

Contribuimos con

9.112 M€

al PIB

Oportunidades globales de negocio en un espacio de

10.000.000 m²

+175

Fabricamos
oportunidades
para tu futuro

zfbarcelona.es

La logística se reivindica como un sector clave durante la primera edición de BNEW.



Pere Navarro
Delegado Especial del Estado
Consorci de la Zona Franca Barcelona

En un año marcado por el impacto de la pandemia de Covid-19, el Consorci de la Zona Franca de Barcelona ha querido mantenerse al lado de las empresas de su entorno para ayudarlas a adaptarse a las circunstancias y a adelantarse a las necesidades de los consumidores.

Tras tener que suspender el SIL 2020, así como la primera edición del SIL Américas cuya celebración estaba prevista en Barranquilla, empezamos a trabajar en un evento que analizara los retos y oportunidades de la etapa post-covid con el objetivo de impulsar la recuperación

económica a nivel mundial y posicionar a Barcelona como la capital de la nueva economía. Para ello creamos la Barcelona New Economy Week (BNEW), el primer evento híbrido 100% profesional con un enfoque internacional y que aglutinó cinco sectores clave como la logística, el ecommerce, el real estate, la industria digital y las zonas económicas.

Mediante la participación de más de 350 speakers de primer nivel y el networking virtual impulsado entre los más de 10.800 participantes de todo el mundo, pudimos constatar cómo la situación generada por la pandemia ha provocado importantes cambios en la forma de producir, consumir y relacionarnos.

En este contexto tan inusual y de incertidumbre, el sector logístico ha reivindicado su papel estratégico en la economía. Las empresas logísticas tuvieron que llevar a cabo una rápida transformación para garantizar el suministro de la población durante el confinamiento y, además, dar respuesta a un fuerte incremento del comercio online. Entre los meses de marzo y mayo, las compañías de logística registraron en España un crecimiento del 50% en los envíos procedentes del ecommerce, según datos de UNO, la Organización Empresarial de Logística y Transporte.

En este sentido, también destaca la fuerza que ha cobrado el transporte de última milla y cómo la digitalización ha permitido agilizar los procesos y optimizar el servicio.

Para hacer frente a los importantes desafíos durante esta etapa, el sector se ha visto obligado a acelerar su transformación digital. De esta forma, además de afrontar una época con un volumen de trabajo inusual con la misma calidad de servicio, las empresas logísticas han tomado ventaja ante los retos que presenta la nueva economía, incorporando ya una mayor eficiencia y seguridad en los procesos.

Al auge del comercio online que parece que ha llegado para mantenerse en el tiempo, se une una tendencia que se ha consolidado en los últimos años, basada en concentrar campañas de marketing en la época prenavideña, lo que hace que se produzcan consumos masivos concentrados en muy pocos días. Con todo ello, el sector trabaja constantemente para mejorar su agilidad y sus procedimientos con el objetivo de seguir ofreciendo el mejor servicio posible.

Analizando todos los cambios que se están produciendo en el sector, también es importante destacar la aparición de nuevos perfiles profesionales que cada vez serán más necesarios en los próximos años. En 2019 el sector contaba con más de 850.000 trabajadores, posicionándose como un claro ejemplo de generación de empleo. En este sentido, es imprescindible la creación de oferta formativa específica para dar respuesta a la demanda del sector.

Desde el CZFB queremos ayudar a las organizaciones a dar el salto en soluciones sostenibles, contribuyendo a construir un futuro mejor. Además, somos conscientes del potencial que tiene Barcelona para liderar el desarrollo de la nueva economía y queremos acompañar a las empresas de nuestro entorno en este camino de transformación y, a la vez, contribuir a potenciar y visibilizar la imagen de Barcelona a nivel mundial.

Aunque BNEW ha supuesto una revolución para el mundo de los eventos y nos ha permitido crear un ecosistema en el que interactuar de forma simultánea con personas de diferentes sectores y de todo el mundo sin necesidad de desplazarnos, creemos que este formato complementa a los eventos convencionales en los que el factor presencial seguirá jugando un papel muy importante. Por ello, ya hemos confirmado la segunda edición del BNEW, que tendrá lugar en Barcelona del 5 al 8 de octubre de 2021, y tan pronto como la situación lo permita volveremos a celebrar el SIL, la feria líder de logística, transporte, intralogística y supply chain del sur de Europa. Además, mantenemos nuestra apuesta por el SIL Américas en Barranquilla, que nos permitirá potenciar aún más la tradicional relación entre los países del Mediterráneo y los de Latinoamérica.

Nos enfrentamos a un 2021 todavía con muchas incertidumbres, por lo que os invitamos a todos a participar de la segunda edición del BNEW que, sin duda, nos ayudará a seguir explorando el futuro del sector y a posicionarlo como un referente en la nueva economía.

**REEFER
CARGO
SERVICES**



LA MEJOR MANERA DE MANTENER TU CARGA FRESCA

Para el cuidado de tus mercancías delicadas y perecederas, MSC ofrece una red global de expertos altamente cualificados en el transporte refrigerado. Garantizamos un servicio ágil, flexible y a medida, que preserva el estado de tu mercancía desde el momento en que se carga hasta que llega a su destino.

[msc.com/refeer](https://www.msc.com/refeer)

MOVING THE WORLD, TOGETHER.



La digitalización y la carga aérea en la realidad Post-Covid



Maria José Cuenda
Directora General Comercial, Inmobiliaria
y de desarrollo internacional

El año que acaba será recordado por todos nosotros como el año de la pandemia, un año diferente, que nos ha cambiado el paso.

En marzo, la vida tal y como la conocíamos, y con ella la actividad económica y el sector del transporte internacional de mercancías y de las cadenas logísticas de suministro global cambió de forma radical y, en muchos aspectos, para siempre.

En esos momentos, el transporte y, más en concreto, el modo aéreo se convirtió en una necesidad absolutamente vital, jugando nuestros aeropuertos un papel determinante en la importación de material médico y sanitario.

Trascurridos ya unos meses desde los momentos iniciales de la crisis, se observa al analizar los datos, que el tráfico de mercancías por vía aérea ha mostrado una alta resiliencia, por lo que, a pesar de la práctica desaparición de la oferta de la bodega de los aviones comerciales de largo radio y basándose casi exclusivamente en el tráfico de aeronaves cargueras, el transporte ha conseguido recuperarse en los últimos meses significativamente y mantenerse en cifras relativamente elevadas.

En el mes de noviembre el tráfico de mercancías en España se ha situado en el nivel del 75% del tráfico del mismo mes del año pasado, destacando especialmente la actividad de los aeropuertos y las compañías aéreas cargueras.

La necesidad de las empresas ubicadas en España, incluso en los momentos más duros de la pandemia, de mantener activas las cadenas de producción y suministro, así como el mantenimiento del consumo familiar de bienes, ha mantenido la actividad del transporte de mercancías por vía aérea en niveles muy importantes, y logrado que, los centros de carga hayan mantenido un alto nivel de actividad, con prácticamente todas las terminales de carga operativas

Aena ha sido consciente del enorme esfuerzo realizado por las empresas que trabajan en nuestros aeropuertos y de las dificultades económicas que enfrentaban, por lo que puso en marcha medidas económicas de apoyo al sector.

En Aena seguimos trabajando para afrontar el futuro, actuando en la mejora de todos aquellos procesos que tienen lugar en nuestros aeropuertos, muy especialmente en todo aquello que tiene que ver con la eficiencia económica de los procesos de transporte; para ello, hemos apostado fuertemente por la digitalización como herramienta de competitividad y supervivencia de las empresas participantes en el transporte de mercancías por vía aérea.

El compromiso de Aena se ha materializado en la adjudicación de un contrato a un proveedor tecnológico, para el desarrollo de una plataforma de intercambio de información de uso compartido y de un conjunto de herramientas informáticas, así como para la explotación, mantenimiento y comercialización de la misma, entre la comunidad de carga aérea que opera en los aeropuertos españoles.

Las primeras aplicaciones que se van a desarrollar son: la gestión de documentos de transporte a la importación, la reserva de muelles en las terminales de carga y la base de datos de conductores.

Se ha seleccionado a través del oportuno proceso de licitación pública a una empresa de consultoría informática de amplia experiencia en desarrollos similares dentro del sector marítimo-aeroportuario y que ya dispone de plataformas punteras, tanto funcional como tecnológicamente, y de un sistema de mensajería electrónica que ya está tratando, miles de ficheros relativos a la gestión de la carga aérea.

Está previsto que los desarrollos informáticos comiencen en el mes de enero. En un plazo de tres meses estará disponible la primera aplicación y en los primeros nueve meses, las tres aplicaciones estarán funcionando en la plataforma.

Para terminar, apuntar que en Aena confiamos plenamente en que el tráfico de mercancías por vía aérea, que ha sido siempre un indicador adelantado de la recuperación económica, retome su senda de crecimiento en los próximos ejercicios.





España, la mejor conexión para América y Asia... y para todo el mundo

Aena, el gestor aeroportuario español, ofrece a tu negocio la posibilidad de contar con 26 aeropuertos con instalaciones destinadas a la carga aérea

desde las que puedes llegar a todo el mundo y especialmente a América y Asia. Y además ahora te ofrece unas tarifas altamente competitivas.

Aena. Comprometidos con tu negocio.



el canal.

MARÍTIMO Y LOGÍSTICO

LOS ANUARIOS DE EL CANAL

Una perfecta guía para conocer el entramado de cada infraestructura portuaria



comunicamos y conectamos

www.diarioelcanal.com



Puerto de Ferrol

Autoridad Portuaria de Ferrol-San Cibrao



Ferrol

Puerto Logístico
del Atlántico



CSP Iberian Bilbao Terminal S.L.

La mejor opción de la región atlántica en el sur de Europa



cspspain.com



Miembro de
CSP Spain
The Ports for ALL

Logística en tiempos de crisis.



Elvira Gallego
GENERAL MANAGER de CSP IBERIAL
BILBAO TERMINAL S.L.

Quisiera empezar agradeciendo a FETEIA el seguir apostando por mantener este foro abierto en el ámbito del transporte y la logística y volver a contar conmigo para hablar de la “Emergencia Sanitaria” que estamos sufriendo este año por el Covid-19.

A priori el año 2020 iba a suponer un gran reto en cuanto a completar los desarrollos de cada empresa para la ineludible adaptación logística al Brexit. El desafío no se limita exclusivamente a la digitalización de la tramitación aduanera, a mayor control de la carga, sino también a un control de las personas porque volvemos a tener fronteras. Para un sector como el de la logística, los cambios forman parte de su ADN y asegurar que se mantiene la cadena de suministro un objetivo intrínseco al negocio. Esto ha supuesto un gran trabajo de cada uno de

los eslabones de la cadena para que la agilidad electrónica sea una máxima y que el mayor control aduanero no ralentice el servicio. Es un tema vital para el Puerto de Bilbao ya que el Reino Unido es su primer mercado.

Pero el año 2020 ha resultado poco halagüeño y nos ha puesto otra prioridad a todos, el Coronavirus. Nos ha cambiado el paso a todos porque vivimos un mundo diferente al que conocíamos y nos hemos visto obligados a gestionar situaciones nuevas. Si echamos la vista atrás ya nos habían avisado que esto podía pasar, pero está claro que no estábamos suficientemente preparados para una pandemia como la que estamos sufriendo. Quiero aprovechar para transmitir toda mi solidaridad para aquellos que hayan sufrido pérdidas personales y a aquellos que hayan pasado la enfermedad, recordando la gran responsabilidad que tenemos todos en evitar que esta pandemia se lleve más vidas por delante.

El Covid-19 nos ha sacudido en la salud, en la vida personal y laboral, con lo que nos hemos visto obligados a reaccionar con agilidad, coordinando de la mejor forma la nueva normativa sanitaria conforme a la actividad desarrollada en cada empresa. De hecho, nos hemos visto abocados a acelerar la digitalización e implantación de nuevas tecnologías en nuestro sector, que como sector esencial ha vuelto a demostrar de lo que es capaz.

Rápidamente se han ajustado los procedimientos en las empresas para asegurar que no se interrumpe la actividad, que no se pone en riesgo la cadena de suministro y el futuro de las empresas.

Hemos incorporado nuevas rutinas preventivas en nuestro trabajo que aseguren el objetivo –evitar el contagio– pero que a la vez permitan que el personal que comparte espacios puede desarrollar su trabajo sin exposición al virus.

Todas las empresas hemos acelerado nuestros planes de digitalización internos y a nivel digital, nos hemos acostumbrado a las video llamadas, remisión de documentación, webinar para acciones formativas, firma digital de documentación, ...

Hemos adaptado el modelo organizativo de trabajo entre la plantilla en función de las diferentes tareas; se ha habilitado la posibilidad del Teletrabajo en aquellos puestos donde ha sido posible, mantenido la modalidad presencial cuando es indispensable la presencia del trabajador e implantado la modalidad híbrida, combinación de un horario intensivo presencial en jornada de mañana y un horario teletrabajando en casa por la tarde.

Este formato híbrido “funciona” cuando un 75% del horario se hace presencial en jornada intensiva de mañana, permitiendo al trabajador ir a su casa a comer y por la tarde dedicar el restante 25% a atender tareas teletrabajando. A mi modo de entender este formato de trabajo podría tener recorrido en las empresas, perdurar en el tiempo y recoger muchas de las problemáticas laborales actuales: movilidad, conciliación familiar, calidad del empleo, ... pero sobre todo nos acercaría más a la cultura europea.

A pesar de que ha habido un gran descenso en el transporte aéreo y de carretera, no ha habido ese descenso en el transporte marítimo. La crisis del COVID -19 ha puesto a prueba al sector logístico y tensionado al máximo su capacidad de respuesta. El cambio en los hábitos de

consumo y el incremento del comercio electrónico ha derivado en un incremento del tráfico. Esta situación ha mostrado los puntos fuertes y débiles de toda la cadena de suministro, resaltando la necesidad de dar respuestas tecnológicas al presente para encarar la 'nueva logística'.

Hay una creencia generalizada de que muchas cosas no volverán a ser como antes. Las compras por internet ya forman parte del día a día de muchos ciudadanos, hasta ahora no usuarios. El comercio electrónico ha crecido y crece de forma exponencial en volumen de demanda, oferta, operaciones, categorías de productos y mercancías a gestionar. A nivel logístico, es necesario agilizar los procesos, ajustar los costes y mejorar los plazos de entrega para garantizar los tiempos de entrega.

La crisis del coronavirus está dando lugar a un replanteamiento profundo en las operaciones de la cadena de suministro y la logística. Poder seguir siendo competitivos requiere que toda la cadena de suministro esté preparada para hacer frente a cualquier imprevisto: variaciones de la demanda “picos y valles”, cuestiones relacionadas con la salud de las personas, la higiene de las mercancías y, por supuesto, las vinculadas a mejorar la eficiencia y rentabilidad de los procesos. En el nuevo escenario es imperativo impulsar la productividad, ajustar y reducir costes y flexibilizar la organización para adaptarla a cualquier nuevo presente. Se ha demostrado que los cambios son rápidos, imprescindibles y trascendentes.

Finalmente, quiero aprovechar para desear unas felices fiestas a todos los lectores de FETEIA y desear que el año nuevo estemos todos sanos y salvos, pero que nuestras vidas y trabajos sean una versión mejorada de nuestra antigua normalidad.



Gaudeix del
(tren del silenci)

Un espai lliure de soroll

Abordaje de la COVID-19 en FGC



Oriol Juncadella
Director de FGC Operadora

El pasado 11 de marzo, la Organización Mundial de la Salud declaró pandemia internacional la situación de emergencia ocasionada por el brote epidémico de la COVID-19. El año 2020 pasará a la historia, indefectiblemente ligado al coronavirus. Su impacto no tiene precedentes, y ha puesto a prueba a todos los sistemas, especialmente el sanitario, pero a continuación, el de la movilidad y la logística.

FGC, como operador de movilidad, que gestiona un sistema de transporte público, con la consideración de servicio esencial, tiene la cultura de la resiliencia entre sus fundamentos básicos, además de la

seguridad, el servicio al cliente y la excelencia operativa. En esta ocasión, como nunca, ha tenido que hacer el ejercicio de prepararse, viendo venir la amenaza, recibiendo el impacto, sostenido y evolutivo, durante meses, resistiendo las circunstancias, y paulatinamente, entrando en fases de recuperación, de retroceso y, como siempre después de los grandes desafíos, extrayendo las lecciones aprendidas.

Las fechas clave, de momento, han sido: **9 de marzo**, FGC aprueba su Plan de Contingencia y constituye el comité de crisis, que se reunirá diariamente; **12 de marzo**, constitución del Comité de Crisis por parte de la Autoritat del Transport Metropolità (ATM) con asistencia de todos los operadores de transporte de la Región Metropolitana de Barcelona y en coordinación directa con el Plan Territorial de Protección Civil de Catalunya (PROCICAT), que pone en marcha también una reunión diaria; **14 de marzo**, se decreta el primer estado de alarma (Real Decreto 463/2020), que supone el confinamiento general de todo el país; **19 de junio**, finaliza el estado de alarma y se inicia la etapa de la reanudación (Decreto 63/2020), y **25 de octubre**, cuando da comienzo un nuevo estado de alarma (Real Decreto 926/2020) en respuesta a la segunda ola de la enfermedad. Aquí estamos cuando se escriben estas líneas.

1. Gestión de la crisis

En un principio, FGC se preparó con acciones informativas y diferentes medidas enfocadas a la prevención de nuestros trabajadores y trabajadoras. El 7 de febrero, iniciamos la distribución de las directrices de la autoridad sanitaria, en materia de prevención de infecciones a todo el personal, a través de pantallas en sus instalaciones de toma de servicio, correos electrónicos, intranet y aplicación de servicio interno.

Como primeras medidas operativas de carácter preventivo, se inició la toma de temperatura corporal al personal del Centro de Mando Integrado (CCI) al acceder al recinto, abrir las puertas del tren por parte de los y las maquinistas, evitando así a los clientes tener que pulsar los botones de las puertas, reorganizar los turnos de Mantenimiento y de Producción, separando el personal en equipos fijos para evitar la propagación del virus, limpiar con más frecuencia y profundidad trenes e instalaciones, y especialmente los elementos que toca el cliente, incorporar protocolos y productos de desinfección en trenes y estaciones, y revisar y controlar los sistemas de ventilación de trenes para garantizar la máxima renovación de aire.

También se estableció evitar reuniones y eventos donde las personas pudiesen congregarse, promoviendo el trabajo desde casa siempre que fuese posible.

La gestión de la crisis ha supuesto aplicar el Plan de Contingencia mencionado, con un despliegue táctico estructurado en 6 escenarios posibles:

- Escenario 1: Información y prevención
- Escenario 2: Primer caso positivo en la plantilla
- Escenario 3: Casos positivos que afectan a la actividad. Servicios degradados
- Escenario 4: Incapacidad de prestar el servicio. Cierre y control de activos
- Escenario 5: Recuperación de la normalidad
- Escenario 6: Nueva normalidad o Reanudación

Complementariamente a las reuniones diarias del Comité de Crisis, dos veces por semana se ha venido reuniendo el Comité de Explotación, con presencia de las direcciones de las áreas ejecutivas, para declinar y aterrizar las decisiones estratégicas, y cada 15 días se ha ido celebrando una reunión de seguimiento con la Representación de los Trabajadores para informarles de las medidas y recibir realimentación.

A lo largo de los meses, se ha ido adaptando el servicio a las exigencias de cada momento y se han ido tomando medidas adicionales para abordar la Covid -19, tanto por la evolución en las prescripciones normativas de las autoridades, como por la incorporación de nuevos protocolos y tecnologías de nuevo cuño que hayan demostrado unos resultados consistentes y de consecución inmediata.

Adaptación del servicio

FGC ha adaptado sus servicios para ajustar la oferta a las necesidades de la demanda, y asegurando una ocupación máxima según las restricciones de capacidad establecidas por la normativa sanitaria, también evolutiva: 33% de ocupación máxima del 14 de marzo al 10 de mayo, 50% del 11 de mayo al 8 de junio, y 75% del 9 al 18 de junio. El 19 de junio se recuperó la posibilidad de alcanzar el 100% de ocupación máxima por las autoridades sanitarias y de movilidad, es decir, posibilidad de ocupación de todas las plazas sentadas y 3,3 personas por metro cuadrado viajando de pie.

Los niveles de ocupación se revisan desde el mes de marzo cada hora, en tiempo real, desde el Centro de Mando y en el cuadro de mando de la gestión de crisis a partir de la información recibida de los impulsos digitales de las utilizaciones de títulos de transporte en las estaciones aguas arriba. Un algoritmo asigna la movilidad a cada tren en cada tramo de su recorrido y permite obtener con una elevada precisión la ocupación de los coches.

Así, se ha ido adecuando la oferta a la demanda y a las restricciones de ocupación, quedando siempre lejos de los límites establecidos, mientras los ha habido, por acuerdo en las reuniones con la ATM y el PROCICAT: del 14 de marzo al 25 de mayo, 50% de trenes ofertados (30% en festivos); del 26 de mayo al 18 de junio, 100% de oferta de trenes en horas punta (80% resto de la jornada y festivos); desde el 19 de junio, 100% de oferta (excepto la L12, que se había suprimido desde el 14 de marzo y se restableció el 29 de junio, una vez finalizadas las obras de remodelación de

la terminal de Pl. Catalunya que hubo que parar durante unos meses).

La adecuación del servicio ha permitido también en los momentos de mayor impacto de la pandemia, minimizar la plantilla con presencia en estaciones para preservar efectivos en previsión de bajas futuras. La mayor parte de los trámites de atención se han podido realizar en aquellas semanas mediante consultas virtuales, con el mismo nivel de exigencia para satisfacer las necesidades de los clientes en cualquier situación.

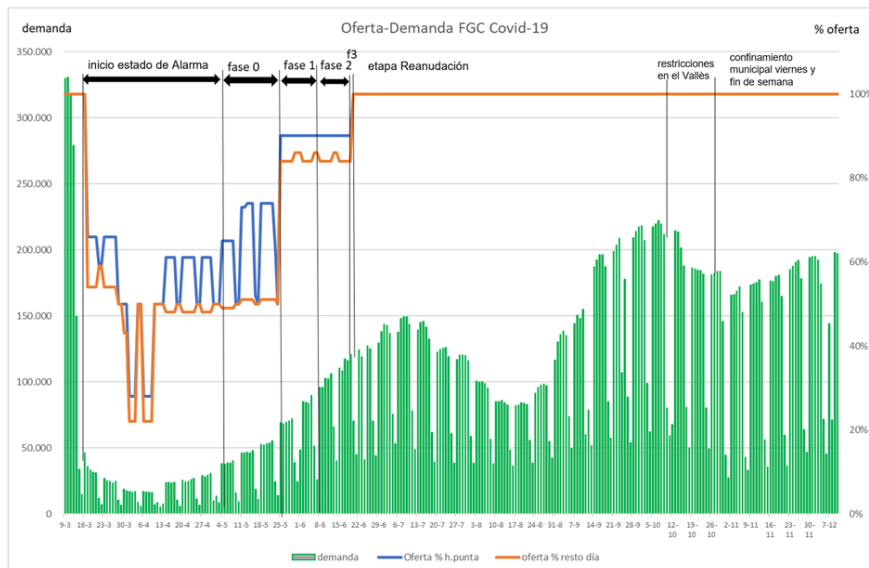
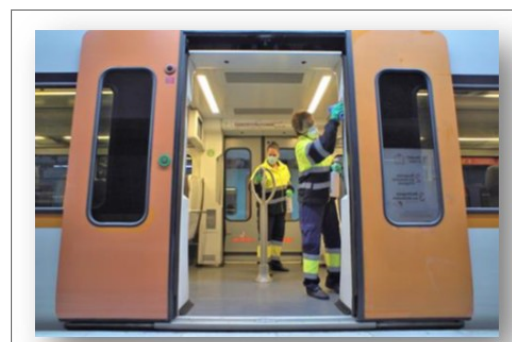


Diagrama de demanda diaria y oferta realizada en % trenes respecto del servicio habitual

Medidas adicionales

Con el objetivo de mitigar el riesgo de contagio y mejorar así la seguridad, FGC cambió completamente los procesos de limpieza, aumentando de manera rotunda la desinfección en trenes y estaciones. También puso a disposición de los y las maquinistas productos desinfectantes en las cabinas de los trenes. Se distribuyeron elementos de protección individual entre los agentes de atención al cliente, interventores, maquinistas y personal de mantenimiento, salvando los enormes obstáculos que imponía este mercado las primeras semanas, para garantizar la

seguridad de clientes y trabajadores. Se reorganizaron turnos para que los maquinistas no tuvieran que conducir trenes diferentes en un mismo turno, mientras el nivel de oferta lo permitió.



A partir de julio, y a medida que iba regresando la movilidad, aunque lejos aún de los valores prepandemia, se fue recuperando la presencia de nuestros agentes de atención al cliente y se estableció también el control de la temperatura corporal a todos los agentes de estaciones, maquinistas y personal de mantenimiento antes de tomar servicio, como ya se había iniciado con el núcleo de personas del Centro de Mando unos meses antes.

Protección Civil y Cruz Roja repartieron mascarillas entre la clientela los primeros días de considerarse obligatorias, y se instalaron dispensadores de gel hidroalcohólico en todas las estaciones, así como máquinas de venta de mascarillas. Durante el confinamiento, se redujo la capacidad en los ascensores (máx. 2 personas), la operación de los cuales se hacía en remoto desde el Centro de Mando mediante una llamada a un número de teléfono gratuito, para evitar que los clientes pulsasen los botones de los ascensores.

En las puertas de los trenes de la línea Lleida-La Poble de Segur, un servicio regional en zonas de muy baja densidad de población, además de las medidas mencionadas, por ser una línea operada con paradas facultativas, se instaló un nuevo pictograma recomendando pulsar el botón de aviso con el codo.

A partir de junio, a medida que se ha modificado la estructura de web y App, se ha facilitado a los clientes la consulta del porcentaje de ocupación de los trenes en tiempo real, a partir de la información elaborada mediante el algoritmo sobre validaciones de títulos de transporte en las estaciones aguas arriba que nos está sirviendo desde abril, monitorizando las cargas para asegurar las ocupaciones máximas de trenes.

También se habilitó en el apartado de alertas de incivismo de la App la incidencia “sin mascarilla”, para poder detectar en tiempo real el uso inadecuado de mascarilla y/o el hecho de no llevarla. El sistema envía una alerta al CCI y desde

allí se da instrucción a maquinistas y agentes para que actúen, y a vigilantes de seguridad en caso necesario.



Adicionalmente, para evitar conflictos de flujos o aglomeraciones de personas, y facilitar la fluidez, se ha implantado una señalética en suelos, específica, de orientación de flujos, tanto en accesos, como en vestíbulos, pasillos y andenes, y, concretamente durante las restricciones de capacidad, también en el interior de los coches, con la indicación de asientos utilizables y posición en el piso de los trenes, según etapa de restricción.



Comunicación

Paralelamente al despliegue de las estas medidas, se han ido emprendiendo diversas acciones de comunicación.

Está siendo vital mantener a cualquier persona informada, ya sea cliente o trabajadora, además de recordar las normas de higiene y bioseguridad. Se han ido haciendo recordatorios también evolutivos en función de las recomendaciones de las autoridades sanitarias y de movilidad para la clientela (a partir de las últimas etapas del confinamiento, se migraron los mensajes de distanciamiento social, hacia recomendaciones de minimizar la interacción social, comer o beber y poner énfasis en el uso de la mascarilla, con nuevos protocolos de vigilancia, control y reconducción).



Se han ido diseñando campañas específicas: consejos generales para hacer frente al confinamiento, motivación y ayuda psicológica a los agentes del ferrocarril con el asesoramiento del Colegio de Psicólogos de Catalunya, agradecimiento a los trabajadores y trabajadoras clave, uso de mascarilla, recomendaciones para el uso del transporte público, medidas higiénicas, renovación de aire en los trenes, y más recientemente, “Tren del silencio”, cuando las autoridades sanitarias han identificado la importancia del rol que juega la emisión de aerosoles en la transmisión.



2. Recuperación

FGC continúa trabajando a todos los niveles, pilotando la gestión del servicio durante la pandemia desde el Comité de gestión de crisis y el Comité de Explotación, colaborando permanentemente con las autoridades sanitarias y de movilidad, manteniendo y mejorando las medidas adoptadas durante la crisis.

Atendiendo al hecho de que se trata de un reto mundial, y la poca perspectiva que hemos podido tener a nivel local, especialmente los primeros meses, un elemento de ayuda complementario ha sido el intercambio permanente de información y experiencias en los diversos grupos en los que los ejecutivos y técnicos de FGC participamos, como los grupos de trabajo internacionales que trabajan organizados por la Unión Internacional del Transporte Público (UITP), la Unión Internacional del Ferrocarril (UIC), o la Asociación Latinoamericana de Metros y Suburbanos (ALAMYS).

Durante estos meses, FGC ha innovado, en términos de medidas organizativas y en términos de desarrollo tecnológico, pero con un sesgo orientado a encontrar soluciones de aplicación inmediata, teniendo en cuenta los costes y la efectividad de las mismas. La digitalización aplicada a la mejora de las operaciones y la experiencia del cliente ha sido uno de los campos de mayor desarrollo: trabajo remoto para atender al cliente, remodelación de información en web y App, sensorización de elementos para suministrar información en tiempo real, ya sean cargas de trenes, ocupación de aparcamientos de intercambio modal, o avisos puntuales en andenes para alertar del mal uso de mascarilla o de concentraciones de personas para poderlas reconducir.

Y en paralelo, se ha profundizado en la resiliencia de las operaciones, reaccionar e incorporar mejoras. La situación sigue siendo dinámica, depende de la evolución de la pandemia, y cualquier etapa superada permite extraer conclusiones y acciones probadas o nuevas para ser utilizadas en caso de retroceso, o para el futuro.

Con todo, el reto actual es recuperar la confianza del cliente y recuperar la cuota de mercado del transporte público, para que nuestras ciudades sigan funcionando y podamos seguir en la lucha contra el cambio climático, el gran reto de fondo.

Y para combatir el miedo al contagio sigue siendo esencial la comunicación y la tangibilización de las medidas adoptadas. La certificación de procesos en base al referencial de AENOR ayuda en este sentido, pero también “percibir o ver” la limpieza, los operarios y operarias de limpieza ya no están solamente trabajando de noche, se les ve a todos trabajando también durante las horas punta.

Mientras dure la pandemia, se han de preservar los requisitos sanitarios de limpieza y desinfección intensos, el uso de mascarilla obligatoria, el suministro universal de gel hidroalcohólico, la minimización de la interacción social y asegurar la ventilación de los vehículos para tener el aire renovado en pocos minutos, aunque suponga una pérdida de eficiencia energética (más frío en invierno y más calor en verano) porque inyectan más caudal de aire exterior.

Laminar las horas punta es finalmente otro reto que hemos de lograr como sociedad, desconcentrando las necesidades de movilidad con decalajes de horarios, en todos los sectores. Sería ahora una mejora efectiva para minimizar las aglomeraciones, y lo será también en el futuro para hacer más eficientes nuestros sistemas, sobredimensionados casi siempre por tener que dar capacidad frente a las puntas de movilidad, con material móvil que acaba teniendo un bajo aprovechamiento en cómputo anual.

Y finalmente, como respuesta social, los poderes públicos han de poder dar respuesta a las nuevas necesidades de financiación y a la liquidez del sistema de movilidad y la logística, que ha seguido funcionando como servicio esencial, permitiendo que otros servicios críticos como el sanitario o el de la distribución

permitieran hacer frente a las diferentes etapas de confinamiento y de fomento de la actividad económica.

3. Retorno de experiencia

Hemos ido repasando en estas líneas las diferentes acciones emprendidas y, en paralelo, las lecciones aprendidas. De los aciertos y de los errores sacamos enseñanzas que nos ayudan a hacernos una organización mejor, más capaz de afrontar nuevas situaciones con mayor eficacia, con más eficiencia, con mayor velocidad o con una combinación de las tres.

Especialmente en cuanto a la sensorización y digitalización de elementos y sistemas para mejorar las operaciones o para facilitar una mejor experiencia de cliente, hemos dado un paso de gigante con iniciativas innovadoras, y nos ha permitido catalizar la estrategia digital de la compañía, recientemente publicada.

En la gestión de aforos y cargas de trenes en tiempo real, los avances realizados en su monitorización y explotación, servirán para la planificación, tanto de la oferta diaria como de los dispositivos frente a grandes eventos, o cuando sea especialmente crítica la adecuación y la gestión de la oferta a situaciones de aglomeración imprevistas.

En otro ámbito, el de los protocolos de limpieza y desinfección, los cambios realizados quedarán incorporados a los contratos para obtener mejoras en procesos no core. La desinfección es eficaz frente a virus, pero también frente a bacterias, hongos, etc., que se acumulaban con el paso del tiempo. Sin riesgo, pero con pérdida de calidad del aire.

Y en el terreno de las personas, podemos confirmar que gestionar una crisis focaliza y alinea esfuerzos, mientras que gestionar una crisis tan dilatada en el tiempo convierte, además, a los equipos en mejor comunicados, eficientes y mejor preparados.

Sirvan pues estas palabras finales para agradecer a nuestros empleados y empleadas, y a las personas que prestan servicios a través de contratos de mantenimiento, limpieza, vigilancia, tecnologías de información, etc, la dedicación y el compromiso.

También a nuestros clientes, que siguen confiando en nuestros servicios. Seguimos frente a una situación especialmente compleja, durante la cual estamos prestando el servicio que la sociedad nos ha encomendado y a la salida de la cual, seguro que saldremos siendo mejores.



DESCUBRE NUESTRA NUEVA OFERTA FORMATIVA PARA EL 2021

CONTRATACIÓN INTERNACIONAL

LOS PRINCIPALES DOCUMENTOS DEL COMERCIO INTERNACIONAL

TRANSPORTE INTERNACIONAL DE MERCANCÍAS

SEGUROS EN EL COMERCIO Y TRANSPORTE INTERNACIONAL

MEDIOS DE COBRO Y PAGO INTERNACIONALES. EL CRÉDITO DOCUMENTARIO

75 CURSOS MÁS REALIZADOS DIRECTAMENTE POR LAS ASOCIACIONES TERRITORIALES (ATEIA'S)

Infórmate en: www.feteia.org/formacion




naucher

**Veracidad
Opinión
Actualización constante
Independencia
Profesionalidad
Información gratuita**

**El medio de comunicación de referencia
al servicio de las comunidades logístico-portuarias**

www.naucher.com



**CUIDAMOS
MUCHO
MÁS QUE
SU CARGA.**

Con **Assekuransa**, no solo obtiene la póliza más completa del mercado, sino también toda **nuestra experiencia** y el **respaldo financiero** que su negocio requiere, para que usted esté tranquilo y disfrute de lo que verdaderamente importa.

www.assekuransa.es

+34 9 1060 2268



Assekuransa
CORREDURÍA DE SEGUROS

El Puerto de Algeciras tampoco falla en 2020

El Puerto de Algeciras ha superado por 5º año consecutivo los **100 millones de toneladas** de mercancías de Tráfico Total, emblemática cifra que le sitúa como 4º puerto europeo en volumen de actividad sólo por detrás de Rotterdam, Amberes y Hamburgo.

De esta forma el Puerto de Algeciras resiste en niveles muy parecidos a los de 2019 aunque con un talón de Aquiles, el tráfico de pasajeros en el Estrecho, cerrado tanto con Tánger Ciudad como con Tánger Med desde el pasado marzo. 9 meses en los que han dejado de pasar más de 4 millones de pasajeros y 1 millón de vehículos

La movilidad de las personas se ha visto reducida de forma drástica, pero las mercancías han seguido moviéndose por el mundo para llegar puntuales a los mercados. Los eslabones del sector del transporte y la logística no han fallado, y puertos como el de Algeciras, sus empresas y sus trabajadores, han garantizado que nada falte en nuestros hogares.

Si entramos en detalles, sobresalen varios mercados como destino de las exportaciones que canaliza el Puerto de Algeciras. Así, en 2020 se dispararon un 200% las exportaciones *reefer* a Canadá gracias a los productos hortofrutícolas como los cítricos, la fruta de hueso, conservas de legumbres y hortalizas, entre otros. En ese desglose también resalta la alta demanda de carne congelada a China y de cítricos a Canadá, China, Arabia Saudita o Brasil, mercados que se benefician de los tiempos de tránsito ofrecidos por las navieras que operaran en las dos terminales de contenedores de la dársena del Estrecho y de servicios adicionales como el *Cold Treatment* necesario y requerido para exportar los cítricos y la fruta de hueso a países como China, Estados Unidos y Corea del Sur.



Además, este verano llegaba **una de las noticias económicas del año** para la dársena del Estrecho, como fue el acuerdo alcanzado entre las navieras surcoreana HMM (Hyundai) y francesa CMA CGM, por el que HMM vendía a CMA CGM el 50% de las acciones menos 1 de la terminal semiautomática de contenedores de TTI Algeciras, operación que refuerza el papel del Puerto de Algeciras como eslabón esencial de las grandes cadenas de suministro. También de mano de la surcoreana llegaba el *HMM Algeciras*, nuevo embajador del Puerto del Estrecho. Se trata de un buque de la clase Megamax24, es decir, el mayor *megaship* operativo en la actualidad capaz de cargar 24.000 teus. Otra de las buenas noticias llegaba de la mano de ESPO, que otorgaba al Puerto de Algeciras su premio anual como reconocimiento del trabajo que viene haciendo la Autoridad Portuaria en materia de I+D+i.

Desde el punto de vista inmobiliario y logístico el foco está puesto en los sectores 1 y 2 del **Área Logística Bahía de Algeciras**. En el primer caso, Zona Franca comercializa terrenos industriales que disfrutarán de ventajas aduaneras y

fiscales para usos logísticos, almacenaje o producción. En el segundo, ubicado junto a la terminal ferroviaria de San Roque, la Junta de Andalucía ha iniciado en los últimos meses las obras de la terminal intermodal, donde invierte casi 5 millones de euros.

En el apartado ferroviario, el Puerto de Algeciras sigue esperando inversiones en el ramal central Algeciras-Bobadilla-Córdoba-Madrid, doblemente prioritario para la Unión Europea al estar integrado tanto en el Corredor Mediterráneo y el Corredor Atlántico, que vertebrará Andalucía y desarrollará su potencialidad. Mientras tanto, en esta materia y en consonancia con el aumento de los tráficos import/export, el Puerto de Algeciras sigue batiendo récords y así la terminal ferroportuaria de Isla Verde Exterior alcanzó la mayor actividad de su historia mensual con hasta 5.000 teus y 111 trenes de mercancías operados en octubre, quitando miles de camiones de la carretera y reforzando de esta forma la *sostenibilidad* y eficiencia de la cadena logística y cerrando un 2020 que ha sido récord en tráfico ferroviario en el Puerto del Estrecho.



Algeciras Port

Gateway to a Digital World

Transforming port logistics through Innovation

Data Analytics

```
class Blockchain {
  constructor(difficulty = 1) {
    this.blocks = [new Block()];
    this.index = 1;
    this.difficulty = difficulty;
  }
  // ...
}
```

Safe Port

```
isvalid() {
  for (let i = 1; i < this.blocks.length; i++) {
    const currentBlock = this.blocks[i];
    const previousBlock = this.blocks[i - 1];
    // ...
  }
}
```

Port Management System

```
class Block {
  constructor(index = 0, previousHash = null, data = 'Genesis block', difficulty = 1) {
    this.index = index;
    this.previousHash = previousHash;
    this.data = data;
    this.timestamp = new Date();
    this.difficulty = difficulty;
    this.nonce = 0;
  }
  // ...
}
```

Container Value Chain

```
isvalid() {
  for (let i = 1; i < this.blocks.length; i++) {
    const currentBlock = this.blocks[i];
    const previousBlock = this.blocks[i - 1];
    // ...
  }
}
```

Teleport 2.0

```
// Public Class Methods
public static double nextDouble(double d, boolean positive);
```

BrainPort 2020-2025

```
class Blockchain {
  constructor() {
    this.blocks = [new Block()];
    this.index = 1;
  }
  // ...
}
```

Pit Stop Port Operations

```
addBlock(data, i) {
  const index = this.index;
  const previousHash = this.getLastBlock().hash;
  // ...
}
```



www.apba.es



Eficiencia y esfuerzo compartido



Aurelio Martínez
Presidente Puerto de Valencia

Es una gran satisfacción poder disponer de este espacio que me ofrece FETEIA para compartir las experiencias de un año 2020 tan “extraordinario” en todos los sentidos. Mis primeras líneas son para agradecer enormemente que hayáis estado al pie del cañón, una vez más, demostrando vuestra capacidad para creceros ante la adversidad y contribuir a

que, en los momentos más complicados de esta pandemia, las mercancías hayan seguido llegando a sus destinos y no hubiese problemas de desabastecimiento. Porque este año ha sido el año de la Covid-19, pero también el de toda la comunidad logístico-portuaria ya que habéis demostrado que sois eslabón de un servicio esencial para nuestra sociedad. Gracias pues por hacer fácil lo que todos sabemos que es tan complejo.

El 2020 ha sido un año de esfuerzos singulares, pero por el compromiso y trabajo desarrollado vamos a finalizarlo con cifras muy similares a las del 2019. Y eso, sin ninguna duda, es un éxito de todos.

El primer semestre del año, especialmente entre mayo y julio, fueron tiempos especialmente complicados para el tráfico de mercancías; sin embargo, en el mes de agosto se produjo un giro radical en la tendencia. Los últimos meses del año han sido de recuperación y crecimiento, recuperando cifras, con incrementos de doble dígito. Todo un éxito de la comunidad portuaria porque las mercancías no llegan solas, se necesita, lógicamente que mejore la economía, y de

todo el eslabón de la cadena para que lleguen a su destino. Estamos pues ante una demostración de éxito compartido con los exportadores e importadores en el que también está la base de un puerto interoceánico donde trabajan las navieras más importantes.

A nivel mundial hay cambios en el sector marítimo de calado. Estamos viendo como las navieras concentran la carga en grandes mega-buques que eligen destinos claves para hacer sus escalas más selectivas. Las experiencias de Valenciaport serían un ejemplo: llevamos varios meses consecutivos superando tráficos de medio millón de TEUs en tráficos; lo que nos permite proyectar lo que ello significa en acumulados anuales.

No obstante, este incremento contrasta con la reducción del número de buques portacontenedores que atracan en nuestras terminales y el mayor número de movimientos que estos realizan por escala.

La mayor eficiencia de toda la cadena logística, nuevamente, se va a poner a prueba una vez superemos la crisis del COVID-19. Lo apuntan ya las tendencias. Y así las cosas, en Valenciaport lo tenemos claro: si queremos seguir siendo un puerto *hub* relevante en el Mediterráneo al servicio de las empresas import/export de nuestro hinterland, no nos queda otra que mejorar en eficiencia y crecer, en paralelo, a lo que nos demanda el tejido productivo de nuestro

país; y muy importante compatibilizando este crecimiento con la sostenibilidad medio ambiental.

En esta línea, tenemos que poner en valor los proyectos que está ejecutando Valenciaport como la ZAL de Valencia, la nueva terminal pública de pasajeros, la conectividad ferroviaria o la nueva terminal norte de contenedores.

En este año 2020 hemos ido avanzando, no quizás al ritmo que queríamos, pero dando pasos en todos estos proyectos estratégicos. El 2021 será el año para consolidar todas estas iniciativas que tenemos en común y que nos van a permitir asentarnos como puerto estratégico del Mediterráneo.

Son muchos los retos, pero también las oportunidades, que tenemos en los próximos ejercicios para afianzar la posición del Puerto de Valencia como facilitador de la actividad económica de las empresas españolas. Estoy convencido que junto a la comunidad portuaria, seremos capaces de consolidar esta posición de privilegio.

Quiero agradecer por último su trabajo a todos los integrantes que forman parte de FETEIA, felicitarles por su comportamiento durante este año que terminamos, y desearles lo mejor para el 2021.

valenciaPort



EL VALOR DE LA INFORMACIÓN

Transporte XXI
El periódico del transporte y la logística en España

LIBRO BLANCO

SECTOR
TRANSITARIO
EN ESPAÑA



EDICIÓN 2020

Ranking de grupos transitarios en España

Grupo / Empresa	2019	2018	2017	2016	2015	2014	2013	2012	2011	2010	2009	2008	2007	2006	2005	2004	2003	2002	2001	2000
1. Ferrovial	1.000	950	900	850	800	750	700	650	600	550	500	450	400	350	300	250	200	150	100	50
2. Logis	800	750	700	650	600	550	500	450	400	350	300	250	200	150	100	50	0	0	0	0
3. Logis	700	650	600	550	500	450	400	350	300	250	200	150	100	50	0	0	0	0	0	0
4. Logis	600	550	500	450	400	350	300	250	200	150	100	50	0	0	0	0	0	0	0	0
5. Logis	500	450	400	350	300	250	200	150	100	50	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
6. Logis	400	350	300	250	200	150	100	50	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
7. Logis	300	250	200	150	100	50	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
8. Logis	200	150	100	50	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
9. Logis	150	100	50	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
10. Logis	100	50	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0

Transporte XXI
El periódico del transporte y la logística en España

INFÓRMATE:
Tel. +34 944 400 000
suscripciones@grupoxxi.com
www.transportexxi.com



OPINIÓN CONTROLADA POR

Transporte XXI
El periódico del transporte y la logística en España

1 DE OCTUBRE DE 2020

El impulso europeo al ferrocarril pone las pilas al Ministerio de Transportes
Ábalos anuncia que ultima el plan 'Mercancías 2030', siguiendo la estela de países como Francia y Alemania



Julio Villaverde
Presidente de Comisarios
"SI EL GOBIERNO INCUMPLE LOS COMPROMISOS PRESIONAREMOS"
Mujeres 6-9

CANADIANA / 19
La red Abier Service reabre su estructura



Comentario a la sentencia del Tribunal Supremo de 15 de octubre de 2020 sobre el requisito de la honorabilidad



Manuel M Vicens
Secretario General y Asesor Jurídico
FETEIA-OLTRA

1. PRELIMINAR

La sentencia del Tribunal Supremo de 15 de octubre de 2020, que resuelve el recurso interpuesto por el Comité Nacional del Transporte por Carretera contra el Real Decreto 70/2019, de 15 de febrero reitera machaconamente que la pérdida de la honorabilidad vinculada a la comisión de determinados delitos e infracciones administrativas graves no es propiamente una sanción administrativa, sino una consecuencia de la imposición de las penas o sanciones con que se castigan dichos delitos o infracciones.

Sin embargo y a mi modo de ver, se hace muy cuesta arriba alinearse con esta calificación, no sólo porque con ella se rehúyen las exigencias derivadas del principio de legalidad en el ámbito sancionador que establece el artículo 25.1 de la Constitución, sino también porque se aligeran los imperativos del procedimiento sancionador, como implícitamente viene a reconocer la propia sentencia.

2. CRÍTICA DE LA SENTENCIA

A) La sentencia adolece de falta de precisión ya que no puede entenderse perdida provisionalmente la honorabilidad ni aún a reserva de que pudiera ser levantada en un procedimiento administrativo posterior

Para comenzar, conviene destacar que la palabra “consecuencia”, como hecho o acontecimiento que sigue o resulta de otro, que emplea la sentencia, carece de significación jurídica, sin que pueda extraerse de ella conclusión alguna respecto a una cuestión tan importante y grave como es la pérdida de la honorabilidad. En realidad, hay que suponer que lo que se ha querido decir con esta expresión es que la pérdida de la honorabilidad está condicionada a la previa imposición de una sanción administrativa o condena penal. Pero esto, naturalmente, no explica ni aclara nada a la hora de determinar si por sus características y naturaleza aflictiva la pérdida de la honorabilidad es o no una verdadera sanción que haya de ser tratada y considerada como tal, o sea de forma autónoma a la condena penal o a la sanción administrativa que legitiman su aplicación, aunque sea consecuencia de ellas.

Esta falta de precisión es lo que seguramente ha llevado a la sentencia a afirmar algo ciertamente cuestionable, como es “(...) *que tanto en el Reglamento comunitario –se refiere al Reglamento (CE) 1071/2009--, como en la normativa española la imposición de las sanciones penales administrativas conllevan la pérdida “provisional” –de la honorabilidad-- a reserva del procedimiento administrativo completo. El Reglamento comunitario sí anuda dicha pérdida a las sanciones penales o administrativas graves previstas en materia de transportes si bien provisionalmente. Esta conclusión se basa en la previsión expresa y taxativa de que la honorabilidad es incompatible con la imposición de las referidas sanciones (...)*”, página 9, párrafo tercero).

No obstante, parece muy claro que ni del apartado 2, a) del artículo 6 del Reglamento (CE) 1071/2009, ni tampoco de la normativa española (artículos 45 y 143. 5, último párrafo de la LOTT), se desprende la posibilidad de que, al menos para las empresas en marcha, la pérdida de la honorabilidad se pueda producir de forma provisional y automática por la mera imposición de determinadas sanciones o condenas penales que puedan llevar aparejada dicha pérdida, puesto que con arreglo al citado apartado del Reglamento CE (norma prevalente respecto al Derecho interno) para que se produzca la pérdida de la honorabilidad se exige la instrucción, *de manera apropiada y en el momento oportuno*, de un expediente completo para valorar si en función de las circunstancias del caso podría constituir una respuesta desproporcionada, sin que esté previsto en el mencionado apartado anticipar, ni aun provisionalmente, los resultados del expediente antes del tiempo previsible o fijado para su resolución.

Además, incluso aunque supuestamente la pérdida de la honorabilidad no se tratase de una sanción, tampoco podría aplicarse provisionalmente dado lo que establece el artículo 4.1 de la Ley 40/2015 de Régimen jurídico del sector público, cuando dispone que *“las Administraciones Públicas que, en el ejercicio de sus respectivas competencias, establezcan medidas que limiten el ejercicio de derechos individuales o colectivos o exijan el cumplimiento de requisitos para el desarrollo de una actividad, deberán aplicar el principio de proporcionalidad y elegir la medida menos restrictiva, motivar su necesidad para la protección del interés público así como justificar su adecuación para lograr los fines que se persiguen (...)”*. Prescripciones que, incuestionablemente, resultan inconciliables con una pérdida automática, aunque sea provisional, de la honorabilidad pese a que en teoría pudiera estimarse comprometida o cuestionada desde el momento en que se haya impuesto la condena penal o la sanción administrativa que facultan para su aplicación.

B) La pérdida de la honorabilidad es sustancial y materialmente una sanción

La pérdida de la honorabilidad por sus características sustantivas o materiales se ajusta al concepto de sanción, pues se han de comprender en ese calificativo todos aquellos actos o resoluciones administrativas que de algún modo limitan o restringen los derechos de los administrados como reproche, directo o indirecto, por el incumplimiento del deber de respetar determinados requerimientos o mandatos legales, tal como ya pusimos de relieve en esta misma Revista (núm. 16, correspondiente al mes de julio de 2019).

En el caso presente, las limitaciones o restricciones consisten en la suspensión de las autorizaciones para el transporte terrestre por carretera de viajeros o de mercancías, así como la de aquellas otras habilitaciones que se hubieran obtenido bajo la condición de vigencia de la autorización suspendida; y en la inhabilitación, mientras dure la suspensión, para ser titular de otras autorizaciones de transporte o para ejercer la actividad de gestor de transporte (artículo 52.1 de la LOTT en relación con el artículo 116,2 y 4 del ROTT).

Siendo de destacar, además, que la calificación sustantiva como sanción de esas limitaciones o restricciones permanece inalterada no obstante haberse impuesto como consecuencia de una condena penal o de una sanción administrativa, dado que tales condenas o sanciones son elementos externos a la limitación o restricción propiamente dicha que, si bien facultan para su imposición, no condicionan ni determinan su contenido.



También el Derecho comunitario, que es precisamente el origen del requisito de la honorabilidad, tipifica como sanciones la suspensión o privación de autorizaciones o ventajas. Así, el artículo 5.1, letras c), d) y e) del Reglamento (CE, EURATOM) 2988/1995 del Consejo, de 18 de diciembre de 1995, relativo a la protección de los intereses financieros de la Comunidad, considerado como una especie de “código general” de las sanciones comunitarias, califica como sanciones: c) la privación total o parcial de una ventaja concedida por la normativa comunitaria, incluso en el caso de que el agente sólo se haya beneficiado indebidamente de una parte de dicha ventaja; d) la exclusión o la retirada del beneficio o de la ventaja durante un período posterior al de la irregularidad; e) la retirada temporal de una autorización o de un reconocimiento necesarios para participar en un régimen de ayuda comunitaria.

Lo que, salvando las distancias, confirma que la pérdida de la honorabilidad, por generar también la privación, exclusión o retirada temporal de determinadas autorizaciones de transporte o la inhabilitación, asimismo temporal, para ejercer como gestor de transporte, tiene que ser considerada como una sanción y, por cierto, muy grave dadas las irreversibles consecuencias económicas que puede producir.

C) Autonomía de la sanción de pérdida de la honorabilidad respecto a las condenas o sanciones administrativas que habilitan para su imposición

La autonomía de la sanción de pérdida de la honorabilidad frente a la condena penal o sanción administrativa no proviene de que la pérdida de la honorabilidad sea una consecuencia de estas últimas, como señala la sentencia del Tribunal Supremo (página 7, último párrafo), sino de que la previa condena penal o sanción administrativa es el presupuesto de hecho que configura la tipicidad de la sanción de pérdida de la honorabilidad. Presupuesto fáctico que, más allá de su inexcusable existencia, carece de condicionantes en orden a la sanción de pérdida de la honorabilidad, que por ello podrá y deberá acordarse con plena autonomía con respecto a la previa condena penal o sanción administrativa y atendiendo solo a su proporcionalidad en relación con las circunstancias del caso.

Para ello, y precisamente debido a esa autonomía en relación a la anterior condena o sanción administrativa, habrá que recurrir a un “procedimiento completo” de acuerdo con lo prescrito en el apartado 2, a) del artículo 6 del Reglamento (CE) 2988/95 antes mencionado.

Pero, ¿qué ha de entenderse por “procedimiento completo”? A mi modo de ver, el “procedimiento completo” a que se refiere la regulación comunitaria no es otro que el procedimiento administrativo común regulado en los artículos 54 al 93 de la Ley 39/2015, de 1 de octubre, del Procedimiento administrativo común de las Administraciones públicas, con las especialidades diseñadas para el procedimiento sancionador en los artículos 89 y 90 de la misma Ley, habida cuenta que de conformidad con el artículo 4, apartado 2 del Reglamento (CE, EURATOM) el procedimiento para aplicar las sanciones comunitarias, a reserva del Derecho comunitario –reserva que en este caso no existe-- se ha de regir por el Derecho de los Estados miembros; máxime teniendo en cuenta que, como antes ya se ha recordado y reitera la exposición de motivos del expresado Reglamento, su finalidad es *“el establecimiento de un marco jurídico común a todos los ámbitos cubiertos por las políticas comunitarias”*, entre ellos el relativo al transporte terrestre por carretera de viajeros o de mercancías.

Por ello, la posición que adopta la sentencia del Tribunal Supremo (página 10, último párrafo), al descartar que el procedimiento para la comprobación de la proporcionalidad sea un procedimiento sancionador, queda seriamente comprometida. Tanto más si se considera que según el apartado 9 de la exposición de motivos del Reglamento (CE) 1071/2009, la autoridad competente para decretar la pérdida de la honorabilidad, antes de adoptar su decisión final, debe haberse asegurado de que se ha realizado una “investigación (para nosotros instrucción) completa y documentada” en la que se hayan reconocido los derechos procesales fundamentales del sujeto infractor, lo que en España sólo se puede hacer en el marco de un procedimiento sancionador dotado, y no relevado, de todas las exigencias que se han de observar en garantía del administrado.

Y tampoco y en congruencia con lo anterior, el objeto de este procedimiento ha de ser, como igualmente se indica en la sentencia de que se trata (página 10, penúltimo párrafo), determinar si la pérdida de la honorabilidad es o no proporcionada, sino decidir si procede o no la pérdida de la honorabilidad por razones de proporcionalidad y en función de las circunstancias del caso, lo que obviamente no es lo mismo.

Por otro lado, el contenido sancionatorio autónomo de la pérdida de la honorabilidad se constata también desde la vertiente procesal. Así, la clave de bóveda del procedimiento penal o del administrativo para corregir determinadas infracciones graves a las normas reguladoras del transporte terrestre por carretera es una valoración de la culpabilidad, mientras que en el procedimiento para acordar la pérdida de la honorabilidad la valoración ha de girar en torno a la proporcionalidad (artículo 6.2. a) del tan citado Reglamento (CE) 1071/a 2009). Diferentes valoraciones que no solo excluyen el *“non bis in ídem”*, o sea una reiteración valorativa sobre los mismos supuestos de hecho, sino que también reafirman la autonomía existente entre las penas o sanciones administrativas y la pérdida de la honorabilidad considerada como sanción.

D) La sanción de pérdida de la honorabilidad tiene un alcance retributivo diferente del que corresponde a las penas o sanciones administrativas presupuesto para su aplicación

La idea de que el infractor ha de ser apartado, aunque sea temporalmente, del ejercicio de su actividad o profesión lleva en sí un germen de autonomía que distingue con nitidez el contenido retributivo de la sanción de pérdida de la honorabilidad del que corresponde a las penas o sanciones administrativas que legitiman su imposición. Con éstas, lo que básicamente se pretende es corregir, con objetivos de “prevención general”, ciertas conductas que conculcan la normativa de los transportes terrestres por carretera, en tanto que la pérdida de la honorabilidad tiene una marcada impronta de “prevención especial”, pues, dejando de lado sus componentes económico y afflictivo o moral, a lo que tiende es a prevenir la repetición de conductas punibles o infractoras a cargo del mismo sujeto penal o administrativamente responsable.¹

Y a todo lo anterior habría que añadir las perjudiciales consecuencias que puede tener, y de hecho ya ha tenido, situar la pérdida de la honorabilidad fuera del terreno de las sanciones administrativas, ya que con ello se habilita al reglamento para disponer de una amplia intervención en la materia en detrimento del principio de legalidad del artículo 25.1 de la Constitución. Un ejemplo de lo que decimos es que el nuevo artículo 117 del ROTT² haya determinado el IRI (Índice de Reiteración Infractora) sirviéndose de unos indicadores no del todo coincidentes con los que establece la regulación comunitaria, quebrando a nivel de la Unión Europea la ineludible uniformidad en una materia tan sensible y capaz de originar desigualdades y competencias desleales entre las empresas de los Estados miembros, tal como ya indiqué en mi anterior comentario sobre la cuestión publicado en el número 16 de esta Revista.

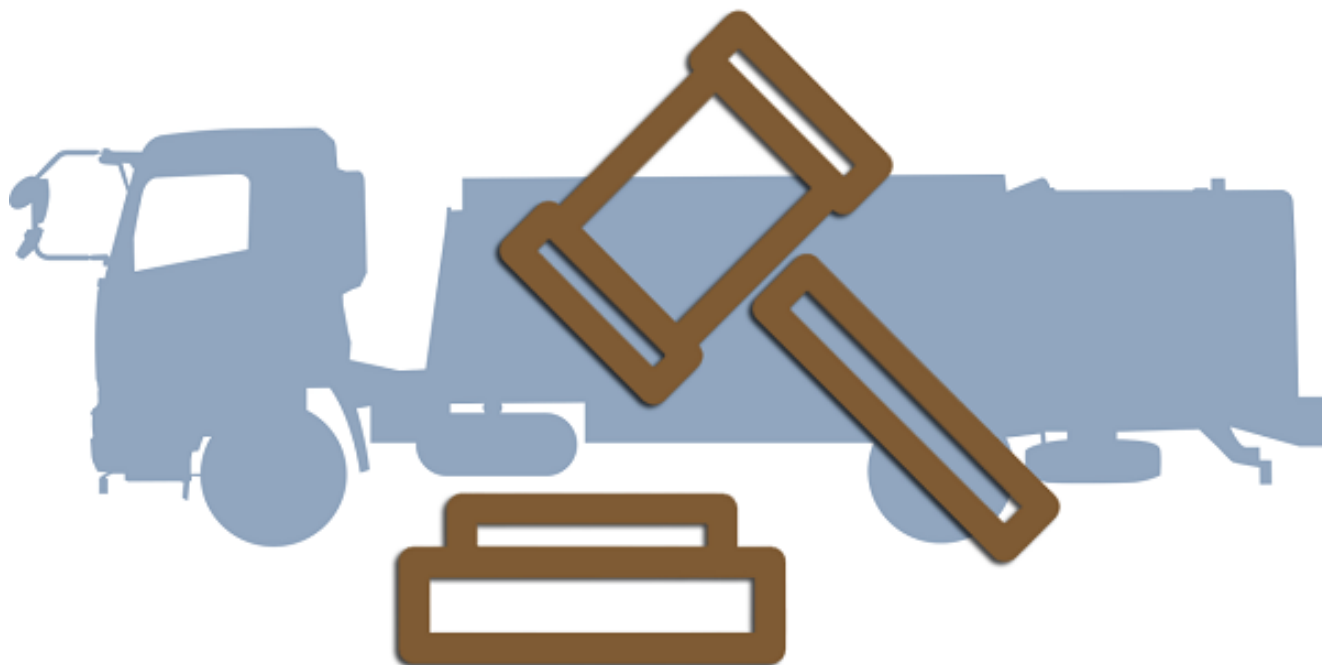
¹ “Prevención general” y “Prevención especial” son expresiones extraídas del Derecho penal pero trasladables al Derecho administrativo sancionador. La “prevención general” va dirigida a la sociedad en general por las repercusiones dañinas que el delito o la infracción administrativa tienen en el sistema de Derecho, transmitiendo el mensaje de que el Estado, como garante de dicho sistema, tiene la obligación de hacerlo respetar castigando o sancionando a quien lo desconoce o quebranta. En cambio, la “prevención especial” va dirigida al delincuente o al sujeto infractor para que interiorice el deber de respetar la ley y de esta manera frene su eventual impulso a la repetición o reiteración de las conductas punibles o infractoras.

² Hemos de indicar que el artículo 117 del ROTT y su posible conflicto con el principio de reserva de ley del artículo 25.1 de la Constitución no fue objeto del recurso contencioso administrativo resuelto por la sentencia del Tribunal Supremo que motiva el presente comentario, quedando por tanto el referido conflicto imprejuizado, si bien la insistencia de la referida sentencia en negar el carácter de sanción a la pérdida de la honorabilidad hace presagiar en España una resolución contraria a lo que sostenemos en el caso de que llegase a cuestionarse el asunto en vía judicial. No obstante, quedaría abierta la posibilidad de que con ocasión de un litigio concreto sobre la pérdida de la honorabilidad, se plantease ante el Tribunal de Justicia de la Unión Europea por el juez o tribunal que conociese del caso, de oficio o a solicitud de parte y en base al artículo 267, b) del Tratado de Funcionamiento de la Unión Europea, una cuestión prejudicial respecto a si dicha pérdida tiene o no naturaleza sancionatoria.

3. COMENTARIO FINAL

De todo lo expuesto hasta aquí se colige que el Tribunal Supremo considera que la pérdida de la honorabilidad se produce automática y provisionalmente cuando se decreta una condena penal o una sanción administrativa por ciertos delitos o infracciones administrativas graves que pueden legitimar para imponer esa pérdida, sin perjuicio del procedimiento completo a incoar sobre la proporcionalidad de la medida ya en vigor, aunque provisionalmente, desde el momento en que recae la condena penal o la sanción administrativa.

Sin embargo, como asimismo se deduce de este comentario, no participo de ese criterio ya que mientras no se produzca la decisión final administrativa privando de la honorabilidad, ésta permanece intacta pese a poder ser teóricamente cuestionada, dada la naturaleza constitutiva y no meramente declarativa de la citada decisión, que además es autónoma con respecto a la previa condena penal o sanción administrativa que le sirve de presupuesto habilitante.



THE COOLEST TERMINAL IN THE MED

Hutchison Ports BEST is one of the terminals with the most connections for refrigerated containers in the whole of the Mediterranean area.



2.750 +75.000

Connection
points

Reefer containers
moved in 2018



best.com.es

A reefer daily train

El muelle de Balears del Port Tarragona cierra el dique norte a la espera de empezar el dragado.

Esta segunda conexión da un aspecto muy identificable del nuevo muelle de Balears

La segunda conexión realizada entre el dique de Llevant y los cajones del muelle de Balears del Port Tarragona ya da un aspecto muy identificable al nuevo muelle de Balears. Este avance, a la espera del inicio del dragado, permite la conexión por medios terrestre por ambos lados del futuro muelle.

Este segundo y definitivo acceso terrestre hasta los cajones permite llenar los 11 cimientos de hormigón con el material transportado por los camiones por ambos lados agilizando todavía más esta tarea. En el mismo momento que se sigue con la construcción del trasdosado con pedraplén en la parte posterior. De manera paralela la draga Ardenza realiza trabajos auxiliares llenando desde el mar los 11 cajones instalados. Este proceso acaba de dar el peso y la consistencia necesaria a los cajones, los cimientos del muelle, para las futuras intervenciones que se harán.

Para la siguiente fase, donde se llenará el interior del futuro muelle con material dragado de la zona entre los muelles de Cantàbria y Andalucía, permitirá mantener unos grandes calados en ambas infraestructuras.

Paralelamente, también se han instalado los tubos para permitir la salida del agua y la fauna que se encuentra en el interior. De este modo se evitará que los peces que ahora se encuentran dentro del recinto formado por los cajones, los dos diques rompeolas y el dique de Llevant queden atrapados. Hay que tener en cuenta que a medida se vaya llenando el interior del

muelle del material dragado el nivel del agua subirá y los tubos quedarán completamente cubiertos convirtiéndose en un canal natural.

Balears, un muelle sostenible

El Port de Tarragona está estudiando el uso de las conexiones eléctricas para abastecer de energía a los diferentes equipamientos auxiliares mientras estén atracados en el muelle de Balears y así poder evitar el uso de los motores de combustión interna, reduciendo la contaminación y ahorrando combustible mientras se encuentran a las instalaciones portuarias tarraconenses. Se trata de una infraestructura adaptada a los nuevos retos de futuro que se plantea el Port de Tarragona, convirtiendo así el muelle de Balears en un muelle sostenible.

Este nuevo muelle aumentará la capacidad para recibir más visitantes y en mejores condiciones, con una línea de atraque total de 700 metros, puesto que, en 240 de estos 460 metros de longitud, se podrá atracar en ambos lados y se añade la zona del dique de Llevant. Con todo se ha llegado a doblar el número de cruceros que podrán atracar simultáneamente y, también, acoger los cruceros más grandes del mundo.

Además, el Port de Tarragona ha diseñado este muelle como un muelle multipropósito, de este modo podrá recibir diferentes tipos de tráficos portuarios ahora y en el futuro. Actualmente, la prioridad se destinarlo a la actividad crucerística y se espera que entre en funcionamiento a mediados del año próximo. La nueva infraestructura tendrá una vida operativa muy larga y su diseño -llegado el caso- permitirá reconvertir su funcionamiento hacia servicios para sólidos a granel y otros tipos de mercancías.

*Felices fiestas
y feliz año*
2021



El Puerto de Bilbao, preparado para mantener la agilidad en las operaciones con el Reino Unido

El acuerdo entre la UE y Reino Unido llegó a escasos días del periodo transitorio, pero no alteró la actividad ni el día a día del Puerto de Bilbao- la principal puerta del comercio marítimo entre España y Reino Unido- ya que todos los agentes que intervienen en las exportaciones y/o importaciones están preparados hace más de un año para cualquier tipo de salida, y cuentan con un plan de contingencia que evaluaba cualquier posibilidad. “Hemos realizado los ajustes necesarios para que el Brexit no suponga una pérdida de competitividad”, apuntan desde la Autoridad Portuaria.

Desde el Puesto de Control fronterizo hasta sanidad exterior en general, el Soivre, los servicios aduaneros, las empresas de la comunidad portuaria o la propia Autoridad Portuaria se han ido testando para seguir dando el mejor servicio al que es, tradicionalmente, su mayor mercado.

“Todo será más complejo porque los trámites a seguir serán distintos y más largos, y ello llevará más tiempo al ser el país con el que movemos el mayor número de toneladas. El Brexit, sin duda, no es una buena noticia, pero es una oportunidad por esta colaboración entre cargadores, comunidad portuaria y administraciones. Llegamos con los deberes hechos”, afirma el presidente de la Autoridad Portuaria, Ricardo Barkala.

A modo de ejemplo, Barkala apunta que “ahora, al ser un tercer país, habrá que hacer controles de calidad de importaciones de frutas y hortalizas, como lo son los procedentes de Estados Unidos o Ecuador. Esto llevará a que esa mercancía deba estar más tiempo en puerto, aunque se hayan implantado medidas para que sea el tiempo mínimo necesario”.

A favor del Puerto de Bilbao, además de la coordinación y preparación de todos los agentes con refuerzo de personal incluido, está que un enclave especializado en transporte marítimo de corta distancia y cuenta con la infraestructura e infoestructura que permite desarrollar su competitividad en el Tráfico Marítimo de Corta Distancia y en concreto ahora con el nuevo estatus del Reino Unido. Para Barkala, “podemos, claramente, aprovechar las oportunidades de desvíos por posibles congestiones en el Canal y/o ineficacias del transporte terrestre”.

Para ello, se han analizado las distintas operativas en tráfico de contenedores, convencional, sólido y, con especial atención, al tráfico rodado, y se han tomado una serie de medidas como: la revisión de los procedimientos aduaneros y puesta en marcha de nuevos servicios de la plataforma electrónica; la ampliación de la Terminal del Ferry y rediseño de flujos operativos; la adaptación del tráfico en recinto portuario; el establecimiento de parking disuasorio y control pre-checking; la adaptación de los Organismos Públicos a los horarios de los buques; el refuerzo de RRHH en Organismos Públicos y Autoridad Portuaria; y la concienciación a todos los integrantes de la Cadena Logística.

Puerto líder con Reino Unido

Bilbao es el puerto líder del sistema portuario español con una cuota del 27% del comercio marítimo de España con el Reino Unido. El siguiente puerto en el ranking tiene una cuota del 10%.

Si consideramos únicamente mercancía general, una de cada tres mercaderías que se comercian por mar entre España y Reino Unido salen o entran por el Puerto de Bilbao. Por ello, podemos afirmar que Bilbao es el puerto conexión.

El tráfico de mercancías con el Reino Unido representa para el Puerto de Bilbao el 10% de su tráfico total y el 25% del de contenedores. Se trata, de este modo, del primer mercado para este enclave. Para atenderlo, ofrece 11 servicios regulares a la semana con este país y conexión con 47 puertos británicos.

Cuenta, asimismo, con tráfico de pasajeros entre los dos países. En 2019, 118.000 pasajeros británicos viajaron a través del Puerto de Bilbao en ferry o en crucero.

Por otra parte, el Puerto de Bilbao dispone de instalaciones y servicios para operaciones con terceros países y es experto en la tramitación y en la operativa de estos tráficos, que representan el 67% del tráfico total. Es, por tanto, una realidad operativa habitual. Con el Reino Unido fuera de la UE, el tráfico con terceros países ascenderá al 77%.

Bilbao
PORT



Bilboko Portuko Agintaritza | Autoridad Portuaria de Bilbao



Puerto de
Bilbao, sin ir
más lejos.



www.bilbaoport.eus

<< Una marca es para una empresa lo que la reputación es para una persona. Ganas reputación al tratar de hacer bien las cosas difíciles>>. Jeff Bezos

El valor de un servicio excelente



Juan Vila
Account Manager Visualtrans

En estos momentos de tantos cambios, se ha mostrado que la logística es un componente fundamental para la cadena de suministro y las empresas, donde la comunicación con el cliente es básica para garantizar la eficiencia de sus operaciones.

“En nuestra actividad, el trato con el cliente es básico. El servicio al cliente es una de las cualidades más valoradas y considerada como diferencial. La cercanía, conocer su día a día, estar con él, sentir sus preocupaciones, conocer sus inquietudes.... Y con ello, entender lo que necesita, y acompañarle en su camino hacia la mejora de su operativa y el crecimiento de su empresa”, comenta Juan Vila, Account Manager en Visual Trans.

Como transitarios, el servicio al cliente no es solo básico, sino un elemento clave para atraer clientes potenciales, y retener una audiencia leal y comprometida.

En este momento en el que la tecnología impulsa cada cambio, cobra aún un mayor peso la cercanía para ayudarles en los procesos y soluciones que demanda el sector, y que no pueden esperar y la colaboración con partners que conozcan el negocio, con experiencia y capacitado para brindar la ayuda necesaria.

“Todos sabemos que es tan importante el comienzo de la colaboración con un nuevo cliente, como su permanencia con nosotros. Si nuestros clientes crecen, nosotros crecemos.

La relación con el cliente es algo con el que toda empresa de servicios debe convivir, y ésta se puede producir en nuevo cliente, o en clientes ya afianzados. Esta segunda viene influenciada por la postventa, donde se realiza un trabajo fundamental para que nuestros clientes decidan seguir apostando por nosotros y con ello podamos incrementar nuestro negocio, e influir en el suyo propio.

Nos encontramos con dos perfiles de clientes diferenciados: el cliente que tiene inquietudes de mejora de manera fehaciente, que se interesa por la innovación tecnológica, y la ve como algo estratégico para su crecimiento empresarial, y el que, aunque quiere mejorar, necesita ese empujón por nuestra parte para que afronte nuevos proyectos que le hagan crecer.

El primer perfil suele estar alineado con las expectativas que tenemos en nuestros proyectos comunes, pero el segundo es el que necesita sentir que nuestro acompañamiento es sinónimo de crecimiento y de mejora en su operativa.

¿Os imagináis que se desarrollen nuevas aplicaciones, nuevos productos, servicios innovadores, Y que los clientes no sepamos (y ahora me refiero incluso a nosotros mismos como consumidores) de su existencia.... ¿Qué ocurriría? Pues que caerían en el ostracismo. En el más absoluto de los olvidos.

Nuestros clientes tienen su negocio, y nosotros tenemos el nuestro. Ellos están pendientes del suyo y necesitan que alguien les muestre a lo que nos dedicamos nosotros, y cómo nuestro negocio influye en el de ellos para incrementar su rentabilidad”.

Nuestro reto sigue siendo la diferenciación por la calidad de nuestro servicio y la agilidad de adaptación y respuesta a las necesidades de nuestros clientes. Este liderazgo es posible con la gestión adecuada del talento y la implicación de todo el equipo.

En Visual Trans, #nosgustaelfuturo



Software y personas para acompañarte

Visual Trans es un software que **integra en un solo sistema tu gestión** y los principales actores de la cadena logística.

Digitaliza y automatiza tu negocio para el control total de tus operaciones.

Somos los especialistas que necesitas para acompañarte en tu negocio.

visualTrans[®]

visualtrans.es



GRIMALDI LINES

Short Sea Services

RORO CARGO • CONTENEDORES • PASAJEROS • PROJECT CARGO



*Si escoges el barco
como solución de transporte
AHORRAS HASTA EL 50%
respecto a los costes por carretera*



El sistema portuario invertirá 1.000 millones de euros en 2021, contribuyendo así a la reactivación económica del país.



Francisco Toledo
Presidente Puertos del Estado

Dejamos atrás un año complicado. La pandemia que vivimos ha modificado las relaciones sociales, y la situación económica y el comercio mundial han atravesado serias dificultades. No obstante, durante estos meses, el transporte marítimo y los puertos, en coordinación con el resto de medios de transporte, han logrado que el

abastecimiento de bienes de consumo a la población, así como las materias primas para la industria, se desarrollara con cierta normalidad. En este sentido, reitero mi reconocimiento y agradecimiento a todos los que lo han hecho posible.

El sistema portuario de titularidad estatal, junto con el resto de la Comunidad Portuaria, cumpliendo las instrucciones, recomendaciones y limitaciones que en cada momento ha impartido el Gobierno, hemos atendido a cuantos buques han llegado o salido de nuestros puertos, para que las cadenas de transporte siguieran funcionando con normalidad. Toda la actividad portuaria se ha desarrollado protocolizando e implementando las medidas necesarias para que las labores, tanto administrativas como a pie de muelle, se desarrollasen con plenas garantías de seguridad e higiene. Gracias a estas medidas, que seguiremos manteniendo durante el tiempo que sea preciso, hemos conseguido que la incidencia del Covid-19 fuese mínima en el entorno portuario.

Además, ante la situación, el Gobierno, a propuesta del Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana y de Puertos del Estado, arbitró una serie de medidas económicas orientadas específicamente a paliar los efectos de la crisis sobre la comunidad marítimo-portuaria, reflejadas en los Reales Decretos 15/2020 y 26/2020, para apoyar la economía y el empleo.

De esta manera, hemos impulsado una rebaja de tasas que ha supuesto un ahorro de 140 millones de euros a las empresas portuarias, y se han aprobado aplazamientos de pagos por importe de 250 millones de euros para inyectarles liquidez, todo ello con el objetivo de que no se destruya tejido logístico ni su empleo.

En 2021 seguiremos contribuyendo a la reactivación de la economía española. Así, con el objetivo de mejorar la competitividad, se aplicará una rebaja de costes a los operadores portuarios, vía reducción de tasas y ampliación de bonificaciones. La media de rebaja de tasas entre las Autoridades Portuarias que lo harán es del 6,9% en la de buque, 16,9% en la de pasaje y 7,3% en la de mercancía y supondrán un ahorro de 27 millones de euros en tasas para los operadores. Las bonificaciones medias acordadas, para apoyar a los servicios marítimos regulares que unen la península y los territorios extra peninsulares, superarán el 20% en las tres tasas: pasaje, mercancía y buque.

Por otra parte, hemos consensuado con las 28 Autoridades Portuarias un presupuesto de inversiones que superará los 1.000 millones de euros en 2021, casi

el doble de lo previsto para 2020. Esta elevación del esfuerzo inversor se prevé mantener hasta 2024, totalizando 4.500 millones de euros en números redondos. Las inversiones contempladas están orientadas a satisfacer la demanda real y comprobable, con criterios de rentabilidad financiera y económico-social, así como sobre la base de atraer inversión privada. De hecho, con los datos de que disponemos, la inversión privada prevista en los puertos para 2021 asciende a 890 millones de euros y la total del periodo 2020-24 alcanzará los 4.200 millones de euros, cifra similar a la inversión pública.

Diferenciadas por bloques, las inversiones más cuantiosas se dedicarán a las conexiones terrestres de los puertos, especialmente ferroviarias, a las que se destinarán 809 millones de euros entre 2021 y 2024. Un segundo bloque de inversiones se dedicará a sostenibilidad ambiental y energía para convertir a los puertos en punta de lanza para la mitigación de los efectos del cambio climático. En este capítulo se contemplan más de 100 millones de euros hasta 2024, de los cuales 32 millones se ejecutarán en 2021. Un tercer capítulo será el de la seguridad. Para dar cumplimiento a los acuerdos alcanzados con la OMI en materia de protección se invertirán 83 millones de euros entre 2020-2024, de los cuales 30 millones serán para 2021. La digitalización, una apuesta por la innovación que resulta irrenunciable para los puertos, se verá potenciada con 50 millones de euros en 2021, totalizando más de 200 millones hasta 2024. Para otro capítulo de vital importancia para los puertos, la integración puerto-ciudad, se han presupuestado una inversión de 170 millones hasta 2024.

Contemplamos el futuro de los puertos con optimismo, trabajando para que los puertos continúen siendo un eslabón imprescindible de las cadenas logísticas. Por ello, uno de nuestros objetivos inmediatos es concluir los trabajos de actualización del Marco Estratégico que previsiblemente se aprobará en los próximos meses. El nuevo Marco Estratégico hará que los puertos españoles estén mejor preparados para los importantes cambios que se avecinan en los sectores del transporte y la logística, y poder incluso liderar las acciones necesarias como para contribuir a afrontar los nuevos retos en relación con la competitividad, la seguridad, la innovación y la sostenibilidad a escala global. En definitiva, un Marco Estratégico que nos permita avanzar en actuaciones que favorecerán el respeto al medioambiente, incorporar energías alternativas para favorecer la eficiencia energética y la sostenibilidad, profundizar en la digitalización de las operaciones portuarias, y potenciar la intermodalidad.

Durante este 2021 también trabajaremos, en coordinación con la Dirección General de la Marina Mercante, en la modificación de la ley de Puertos del Estado y de la Marina Mercante. Además de incorporar las modificaciones emanadas del Reglamento Europeo, aprovecharemos para introducir aquellas mejoras que son necesarias para construir los puertos del futuro.

Otros de nuestros objetivos es la aprobación del Reglamento de Explotación y Policía que regulará el funcionamiento de los diferentes servicios y operaciones portuarias adaptados a la nueva realidad existente, algo que cada día es más necesario.

Para concluir, quiero mencionar expresamente el “Fondo 4.0”, una iniciativa de las 28 Autoridades Portuarias y de Puertos del Estado, que se engloba en el Plan de Innovación para el Transporte y las Infraestructuras del Mitma, y que constituye el proyecto más importante para la adaptación del sector logístico-portuario español a la economía 4.0. Con cerca de 500 ideas y proyectos presentados que ya estamos evaluando, su acogida ha sido un éxito. Contará con 12 millones de euros para esta primera convocatoria, y promoverá e incorporará activamente la innovación disruptiva o incremental como elemento de competitividad, de eficiencia, sostenibilidad, seguridad y protección en el sector logístico-portuario español.

Estos serán los ejes vertebradores de la actividad portuaria en los próximos años, para cuya consecución es imprescindible, sin duda, contar con la colaboración de toda la Comunidad Portuaria.



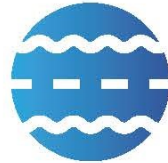
GOBIERNO
DE ESPAÑA

MINISTERIO
DE TRANSPORTES, MOVILIDAD
Y AGENDA URBANA

Puertos del Estado



Puertos sostenibles al servicio de los ciudadanos



Autopistas del Mar



Energías alternativas
y ahorro energético



Operaciones portuarias
más respetuosas con el entorno



Economía circular



Mares más limpios



www.puertos.es

T+34 915245500
Avda. del Partenón, 10
28042 Madrid - Spain



**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



donde todo conecta

Jueves, 21 de noviembre de 2019

veintepies.com

Nacional Internacional Logística y Transporte Comercio Exterior Empresas Opinión Boletín Jurídico Especialistas

Valencia Alicante Castellón Barcelona Andalucía Tarragona Giron

ULTIMA-HORA
La negociación entre patronal y estibadores continúa hoy
Las negociaciones para intentar frenar la convocatoria de huelga prevista por los sindicatos de la esbta para el próximo día 25, continuarán durante el día de hoy. Según fuentes de Coordinadora, ayer...

EN PORTADA
La APV estudia en Malta los sistemas de conexión eléctrica en los puertos
Conocer cómo implementar sistemas de conexión eléctrica a los buques y navieras, es uno de los temas abordados durante el encuentro celebrado en Malta de MagPorts, entidad que reúne a 24 autoridades portuarias. La APV co-preside el Comité de Sostenibilidad.

ANDALUCÍA
El Puerto de Motril se abre a la ciudad con un torneo solidario de fútbol sala organizado por la asociación Run&Run
El Puerto de Motril vuelve a abrirse a la ciudad este próximo domingo con motivo del VIII torneo de fútbol sala que organiza la asociación Run&Run a beneficio de Jesús Abandonado. Deporte, ocio y solidaridad se reúnen en torno a una "buena causa" que no es otra que recaudar alimentos no perecederos destinados a una obra social que ayuda a los más necesitados. El presidente de la Autoridad Portuaria, José García Fuentes, el concejal de Deportes de Motril, Daniel Orrego, y Miguel Sánchez, por parte de la asociación organizadora, han anunciado sus mensajes durante la presentación del torneo para animar a la asistencia.

EMPRESAS
Foro Logiconomi: permanecer inmóvil no es una opción
"En logística, permanecer inmóvil no es una opción" fue el lema elegido para el Foro Logiconomi, un slogan que refleja el dinamismo de los procesos, así como el hecho de que para muchas empresas la eficiencia de su sistema logístico es un factor fundamental para medir su éxito en el mercado.

3FACTORY INCUBATOR El futuro se imprime aquí

stock logistic

DESCARGATE LOS ESPECIALES DE FRUIT ATTRACTION FORO ADUANERO EN FORMATO PDF

INTERNACIONAL

Toda la información sobre

Logística y Transporte a tu alcance

veintepies.com
DIARIO DIGITAL DE LOGÍSTICA Y TRANSPORTE

Más de 50 años informando

fORO INTERNACIONAL

Publicación de Transporte, Logística y Comercio Exterior

n129

Del 17 al 19 de Marzo

Feria Internacional de Logística, Transportes y Comercio Exterior

26ª EDICIÓN INTERMODAL 2020 SOUTH AMERICA

INNOVACIÓN Y DIGITALIZACIÓN

fORO INTERNACIONAL

Publicación de Transporte, Logística y Comercio Exterior

n130

Del 20 al 22 de Octubre

Feria Internacional de Frutas y Hortícolas

fruit attraction

INTERNATIONAL TRADE SHOW FOR THE FRESH AND VEGETABLE INDUSTRY

T transporte TERRESTRE

¡Gracias!

eCustoms la plataforma para un sector con mucho futuro.



Cristina Martín
CEO Ecustoms

El transitario, es una figura clave en la digitalización de la cadena de suministro, y tenemos una oportunidad histórica para demostrar de nuevo, que somos capaces de tener visión de conjunto y colaborar para que nuestros clientes se beneficien de la mejora de procesos gracias al uso de las nuevas herramientas tecnológicas.

En el año 2020, nos hemos enfrentado a números retos. El principal, rediseñar los procesos logísticos y digitalizarlos de manera urgente.

La pandemia, no cabe duda, ha supuesto un gran cambio a nivel mundial para todos los sectores, pero en especial, para los que han sido responsables de que la cadena de suministro no se viera afectada, o en su caso, los efectos colaterales fueran lo menores posibles.

Los transitarios han sido sector esencial y se ha adaptado en tiempo récord para continuar la actividad económica y para impedir que los suministros quedaran interrumpidos.

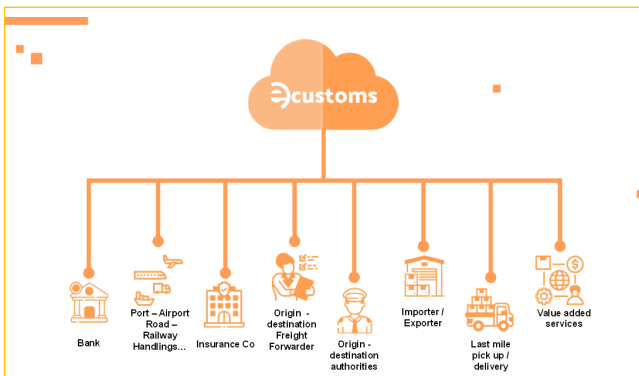
Han sido y serán tiempos difíciles, no cabe duda, pero hay que sacar el lado positivo y nos ha servido, para demostrar que **“SI se PUEDE”**. La logística es resiliente y lo ha demostrado.

Hemos sido capaces de ser más digitales **sin tener medios ni ayudas**, podemos eficientar procesos, podemos optimizar recursos, podemos ayudar a nuestros clientes, mezclando el talento del personal de nuestras empresas y su know how, con el uso de nuevas tecnologías que nos han permitido seguir conectados para superar los obstáculos que nos hemos encontrado en esta pandemia.

Lo que considerábamos como futuro, ser más digitales, se ha vuelto de repente presente, entrado en la digitalización end to end por la puerta de emergencia.

El 87% de las empresas del sector son pymes que estos momentos difíciles no tiene recursos, para innovar, pero tampoco pueden permitirse el perder el carro de la digitalización .

Nuestra plataforma **eCustoms** es una **solución para el sector, con un enfoque diferente, colaborar.**



Por ello, no es necesario cambiar de ERP, no es necesario cambiar de partners, puedes seguir manteniendo tus proveedores habituales, ya que la plataforma es completamente integrable con los sistemas que usamos en este momento. **Simplemente con tener acceso a internet** , tienes acceso a todos los servicios de nuestra plataforma.

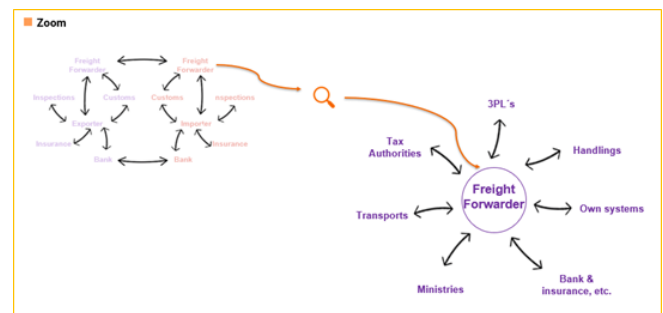
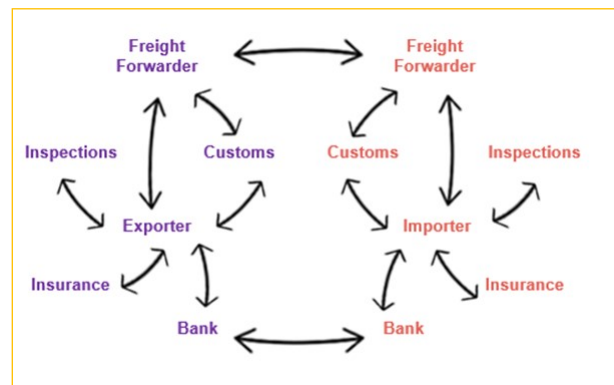
Las capacidades que hemos desarrollado son totalmente complementarias. Trazabilidad, transparencia e inmutabilidad de los datos con los que trabajamos a diario, gracias a la tecnología blockchain. Inteligencia artificial para tener datos estructurados a partir de la documentación de los clientes y un largo ect de recursos ya disponibles para su uso.

Cada empresa decide, que datos quiere compartir y con quien. Tiene el control total sobre su información. eCustoms, le proporciona la tecnología desarrollada para que su uso sea fácil.

Se pueden compartir datos con empresas que NO sean usuarias de la plataforma corresponsales, por ejemplo, **sin tener que pagar costosas licencias**, para no obligar a nadie a dejar de colaborar con una empresa que no se haya sumado a la plataforma. Cada uno decide con quien trabajar , la plataforma es totalmente abierta.

Mejoramos los procesos que tenemos actualmente, solo con que uno de los participantes, la use.

Esta es la situación actual que sufrimos:



Nuestra propuesta de Valor. Eliminar el Re-Trabajo. La reentrada de datos en diferentes sistemas. Aumentar la transparencia en nuestros procesos para dar valor añadido a nuestros clientes agilizando los procesos. Eliminar integraciones 1 :1 aprovechando las integraciones construidas por eCustoms con los diferentes sistemas existente y por venir.

Se abre ante nosotros nuevos modelos de negocio, nuevas oportunidades, podemos y debemos estar a la vanguardia en digitalización e innovación en logística como colectivo.

¿Por que no ofrecer a nuestros clientes, financiaciones, bonificaciones en las cuotas de seguros por la transparencia del proceso, y una larga lista de servicios de valor añadido que ahora son difíciles de ofrecer.?

Con una plataforma de sector robusta, tecnologías que parecían solo al alcance de unas pocas multinacionales con muchos recursos, se ponen a disposición de las pymes dando acceso a mercados cada vez más globales.

Los gobiernos impulsan el cambio. No hay que dejar pasar esta oportunidad.

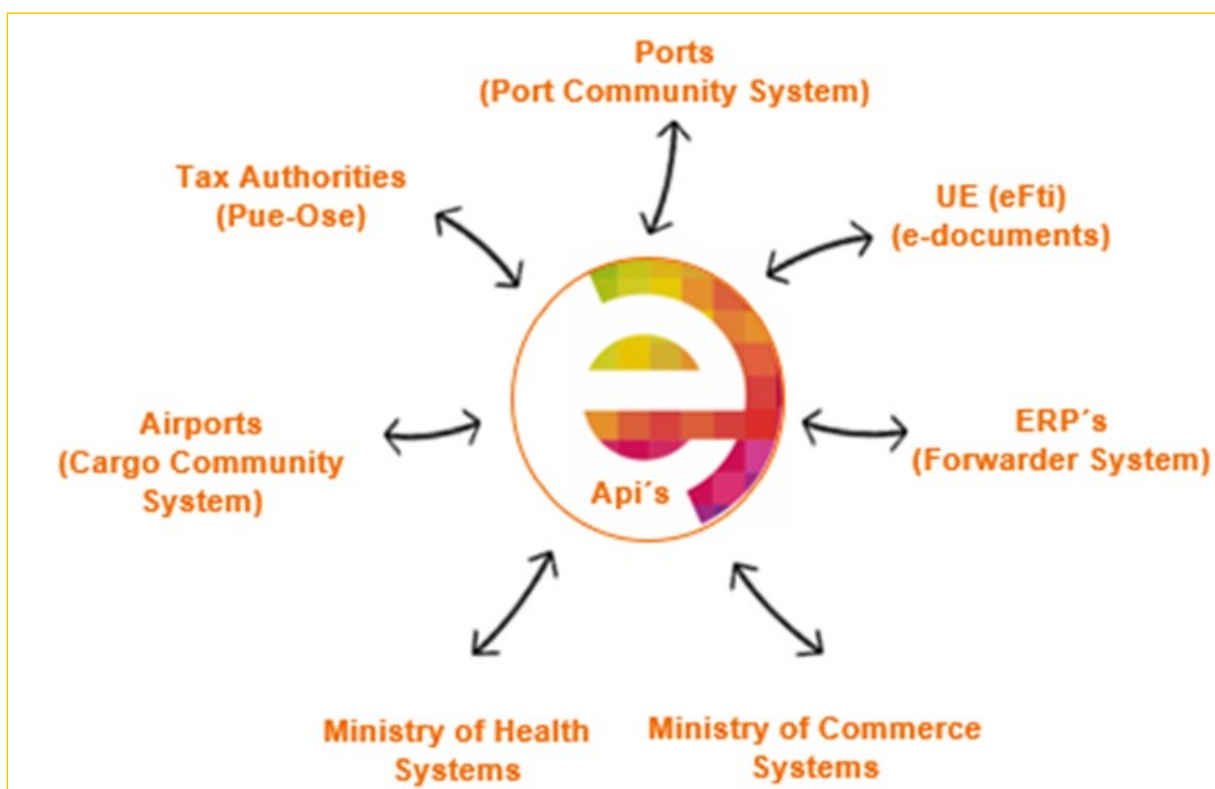
2021, se presenta como una etapa emocionante, y todos somos responsables de aportar nuestro granito de arena para contribuir a que España sea un referente a nivel global.

Como profesional del sector, y CEO de eCustoms es una suerte tener la oportunidad de poder contribuir en este cambio.

Si quieres saber mas, contacta con nosotros ¡juntos podemos!

info@myecustoms.com

<https://bit.ly/3qOJt2V>





mycustoms

LA GESTIÓN DE LOS DATOS LOGÍSTICOS...

¡YA ESTÁ AQUÍ!

- ✓ **SEGURIDAD**
- ✓ **TRANSPARENCIA**
- ✓ **INMUTABILIDAD**
- ✓ **CONTROL TOTAL SOBRE TUS DATOS**
- ✓ **AUTOMATIZACIÓN DE TUS PROCESOS**
- ✓ **AÑADE VALOR A TUS CLIENTES**



v1.13.1-0.10.sandbox.0.5980e3f

Email address 0/80

Password 👁

Send

[I forgot my password](#)

Don't have an account? [Sign Up](#)

If you want more information you can write us an email to info@mycustoms.com or call **+34 653 63 48 48**

DATE DE ALTA Y PRUÉBALO



WWW.MYECUSTOMS.COM

+34 653 63 48 48

