

Empresa Transitaria

EL ANUARIO DE LOS OPERADORES LOGÍSTICOS

Núm. 21

DICIEMBRE 2021

陰陽



Diario del Puerto

COMUNICACIÓN LOGÍSTICA

- 30 PROFESIONALES ESPECIALIZADOS
- 445 AÑOS DE EXPERIENCIA

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

www.diariodelpuerto.com

7/24/365

redaccion@grupodiario.com

Grupo
Diario

BARCELONA - BILBAO - MADRID - VALENCIA

陰陽—Yin y Yang



Enric Ticó
Presidente FETEIA-OLTRA

El Bien y el Mal forman parte de nuestra vida, de cada minuto de nuestra existencia. No siempre luce el sol, y si lo hiciera sería una catástrofe planetaria. No siempre los negocios funcionan. Todos tenemos grandes éxitos a lo largo de nuestras vidas, tanto a nivel empresarial como personal, así como sonoros fracasos. Por suerte hemos entendido que ni los unos ni los otros dependen solamente de nuestra acción, de nuestro comportamiento o de nuestra capacidad de hacer las cosas bien o mal, más allá del nivel de información y conocimiento que tenemos en cada momento de nuestras vidas.

Fíjense en el año que ahora termina. FETEIA-OLTRA, haciendo gala de la fuerza de razonamiento y pedagogía que ostentamos dentro del sector logístico conseguimos (sin otro coste que el del tiempo y el cariño) que un anteproyecto de ley maligno, impulsado por personas antisistema -y en todo caso, profundos desconocedores del comercio internacional- fuese aprobado finalmente por las Cortes Generales de tal manera que el posible desastre se transformó en una oportunidad. Ganamos. Triunfó el Yang.

El contraste. Inmersos en la crisis logística del (post-?) Covid, el Yin se nos presenta en su imagen más cruel, inhóspita, peligrosa: las compañías navieras y los armadores aprovechan una normativa caduca de la Unión Europea -el reglamento Consortium- para, abusando de la situación privilegiada que les otorga dicha norma (pensada para otras épocas pre-competenciales), concentrar el mercado hasta límites nunca vistos (o propios de la Europa de los años 50, la de las grandes y únicas corporaciones públicas, tales como Iberia, CAMPSA o Telefónica).

En un momento en que los operadores, transitarios y cargadores, luchábamos para abrir mercados y asegurar envíos de altísima necesidad médica o alimentaria, uno de los eslabones de la cadena logística no solo no remó a favor de la sociedad, sino que, aprovechando esta normativa caduca, ocasionó –y sigue ocasionando- gravísimos problemas en la cadena logística. No hablo de fletes, sino de desorganización, incumplimientos, imprevisión... en definitiva, de no haber sabido dar respuesta eficiente a las demandas del transporte, de haber realizado un mal análisis de la situación y además de haberse aprovechado de ella para aumentar los costes. Es la política “Moby Dick”, que pretende concentrar en muy pocas manos el comercio internacional, bendecida por directrices anticuadas de la Unión Europea que ya no deberían ser operativas, y que desde mi punto de vista deberían derogarse inmediatamente por los efectos maléficos que están produciendo a escala mundial. FETEIA ya no es sólo la voz de la carga, sino que pretende ser la voz de los consumidores.

Yin y Yang. No podemos descansar. Los éxitos no se celebran. Los múltiples problemas que tenemos por delante no nos lo permiten.

Pero seamos positivos. Platón dijo que una vida sin críticas ni problemas no merece ser vivida. Trabajemos juntos desde FETEIA para que, en el 2022, el sol siga luciendo... aunque los chaparrones también serán bienvenidos.

Quiero cerrar estas líneas con mi agradecimiento personal a la magnífica tarea que han desarrollado durante todo este año el Comité Ejecutivo de la Federación y los Presidentes de las Ateias y de las Comisiones de Trabajo. A mis queridos Vicepresidentes, Emili y Carlos; a nuestro Secretario General, Manuel Vicens; al Secretario Técnico, Martín Fernández (y a César, claro está), a Blanca y Enric por tantas horas de lucha en aras del bien común. No sólo el nuestro, sino el de todos los consumidores de España que, de no ser por nuestra acción antidumping, verían incrementos intolerables de costes en la cadena logística.

Felices fiestas, y por un 2022 plagado de luchas y de éxitos. Juntos multiplicamos.

Índice

- 03 **Editorial** · Yin y Yang.
- 06 Port de Barcelona: un futuro sin límites y sabiamente sostenible.
- 10 El Moll de Balears, la nueva base de cruceros del Port de Tarragona.
- 12 APM Terminals Spanish Gateways, cuatro puertos al servicio del sector logístico.
- 17 El Puerto de Huelva, una oportunidad para los transitarios.
- 21 **Informe jurídico** · Análisis de la necesidad de potenciar los Puestos de Control Fronterizo para mantener la competitividad del comercio exterior.
- 28 Vuelve el SIL 2022 con una imagen renovada.
- 31 La carga aérea en la nueva realidad Post-Covid.
- 35 Disrupción en la cadena de suministro..
- 41 Algeciras insta a la UE a defender sus puertos ante la fuga de transbordos que supondría el nuevo control de emisiones ETS.
- 44 Reflexiones de Valencia Port.
- 46 **Informe jurídico**: Una aporía en la Ley de Contrato de Transporte Terrestre de Mercancías: el derecho de retención.
- 50 Bilbao, un puerto líder en corta distancia que apuesta por la descarbonización y la innovación.
- 52 Seguros, fletes y la crisis del transporte internacional...
- 56 Las inversiones en los puertos para el quinquenio 2021-2025 ascenderán a 11.000 millones de euros.

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.



Port de Barcelona

Port de Barcelona: un futuro sin límites y sabiamente sostenible



Damià Calvet
Presidente Port de Barcelona

Al norte, Barcelona; al sur, el río Llobregat y el Prat de Llobregat; al oeste, la Zona de Actividades Logísticas y al este, el Mediterráneo. Estos son los límites físicos del Port de Barcelona, los confines de un recinto de 1.112 hectáreas de superficie y más de 23 kilómetros de muelles que alberga 31 terminales especializadas en todo tipo de tráfico. Un puerto diverso que conforma un ecosistema de 500 empresas en las que trabajan a diario alrededor de 37.000 personas, el equivalente al 1,1% del empleo de Catalunya, y que aportan 3.530

millones de euros a la economía, el 1,7% del PIB.

Los límites del Port de Barcelona están, pues, perfectamente definidos desde hace muchos años, concretamente desde la aprobación del Plan Delta. Y no variarán. Nuestra aspiración no es crecer en superficie. El objetivo es crecer en generación de riqueza que ponemos a disposición de la sociedad. En este punto, es necesario recordar que el Port de Barcelona, si fuera una empresa, sería la mayor de Catalunya. Los puestos de trabajo directos, indirectos e inducidos que se generan en este ecosistema portuario suman más de 250.000, lo que representa el 7,1% del empleo.

¿Y cómo generamos riqueza y bienestar para el territorio? Haciendo más sostenibles y eficientes las operaciones que se realizan dentro del recinto portuario, generando nuevas actividades de alto valor añadido que den respuesta a las necesidades que genera día a día nuestra sociedad y optimizando servicios e instalaciones para garantizar a toda la Comunidad Portuaria, también a los transitarios, los más elevados estándares de calidad.

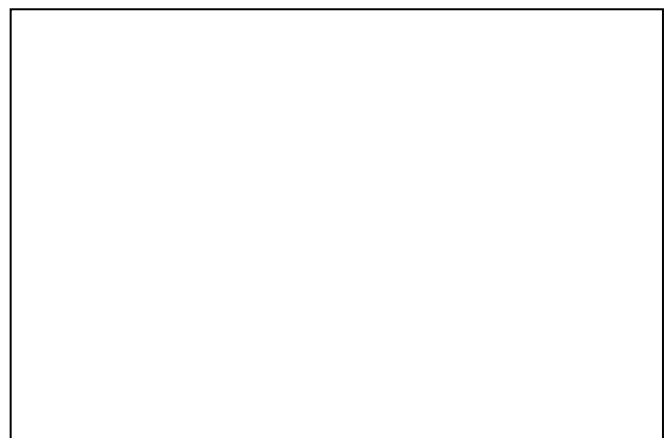
Para ello, damos comienzo a un potente nuevo ciclo inversor que supondrá invertir más de 1.500 millones de euros en los próximos ocho años. Porque debemos reordenar servicios y tráfico para conseguir mayor eficiencia y sostenibilidad y porque debemos mejorar nuestras infraestructuras, unos proyectos que, por sí solos, también generarán un buen número de puestos de trabajo.

Me refiero a proyectos como la electrificación de muelles, que supondrá una inversión de unos 90 millones de euros para conseguir ser un puerto neutro en carbono en 2050; la creación de infraestructuras para generar energías sin huella de carbono; o la concentración de toda la actividad relacionada con el tráfico de contenedores en la zona sur del puerto, concretamente en la dársena del Muelle Prat, y la de cruceros en el muelle Adossat para minimizar las externalidades ambientales de la actividad portuaria en los núcleos de población y disponer de nuevos espacios cercanos a la ciudad destinados a usos ciudadanos.

Y todo ello lo haremos alineados con el Pacto Verde Europeo y mediante la innovación y la digitalización. Uno de los principales retos a los que nos enfrentamos ahora el sector marítimo-portuario en particular y toda la logística en general es la inclusión del transporte marítimo en el Régimen de comercio de derechos de emisión de la UE. En el Port de Barcelona

estamos totalmente comprometidos con la descarbonización del transporte y, también, con el principio general de que quien contamina paga. Aunque hay que tener en cuenta que el marítimo es un sector que genera muy pocas emisiones a nivel global: es responsable de menos del 3% de los gases de efecto invernadero, mientras que mueve el 80% del comercio mundial.

Pese a ello, no podemos rehuir este reto porque de nuestras acciones presentes depende el futuro del planeta. El sector portuario y marítimo europeo trabaja junto a la Comisión Europea para que la inclusión de dichas emisiones en el Régimen de comercio de derechos de emisión se haga de forma óptima. La posición del Port de Barcelona es clara: debemos reducir las emisiones globales de las cadenas logísticas. Pero dichas emisiones no pueden tratarse con una visión local o regional porque el medio ambiente no entiende de fronteras. Por ello, es clave alcanzar pactos que garanticen que las emisiones que se reduzcan en los puertos europeos no deriven hacia otros lugares.

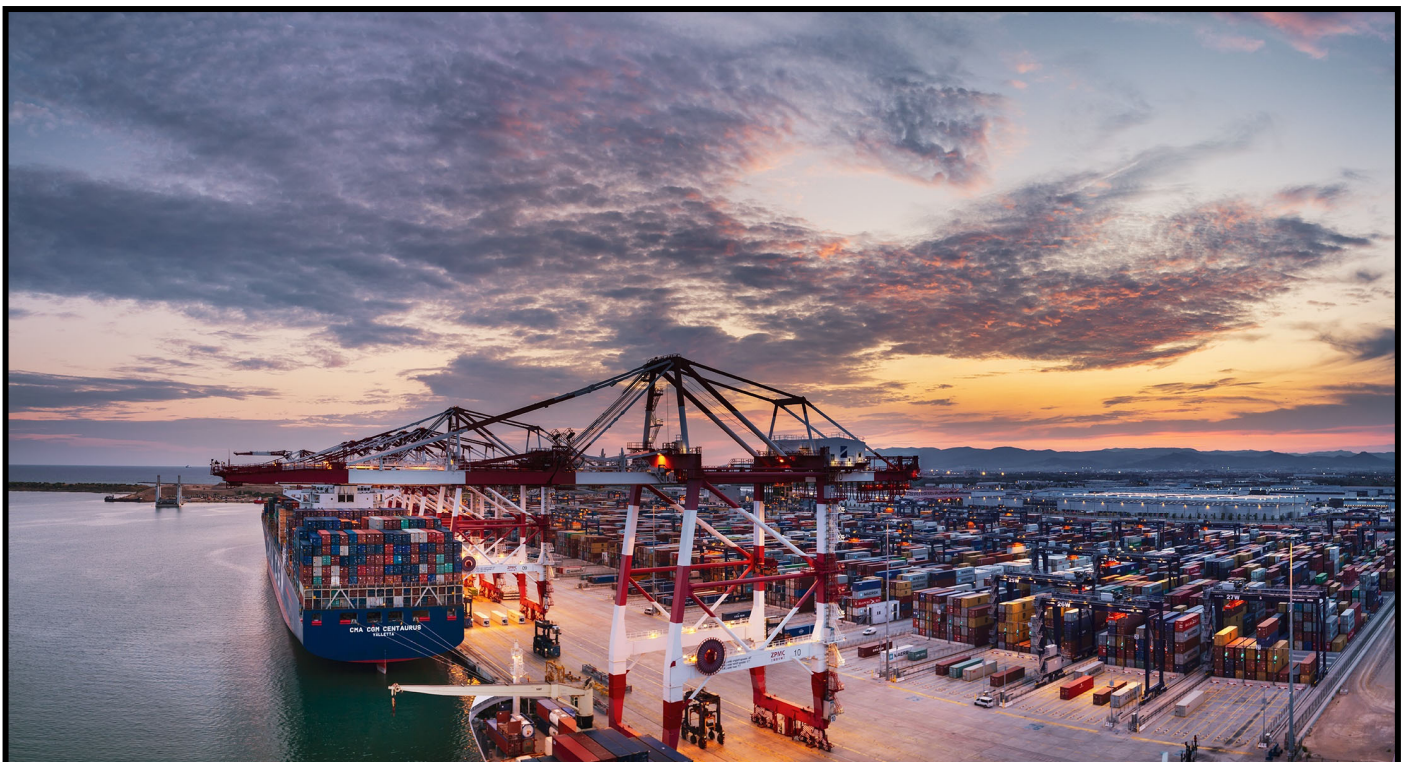


Por tanto, debemos vigilar que la inclusión del transporte marítimo en el EU Emissions Trading System no derive en desvíos de tráfico marítimo a países terceros de fuera de la UE (como Gran Bretaña y Marruecos) que disminuyan la competitividad de nuestro sector exterior por la pérdida de conectividad sin alcanzar, por otra parte, el objetivo de reducir las emisiones de GEI.

Sin duda, este y otros objetivos los conseguiremos gracias a la innovación y a la inteligencia, proyectando un *smart*

port que lidere la consecución de un futuro más sostenible, tanto social como ambiental y económicamente.

Con esta estrategia queremos llegar a 2040 convertidos en un hub logístico líder en Europa, altamente diversificado y con multiplicidad de usos: un hub de combustibles limpios; una plataforma de economía circular; un centro intermodal continental; un distrito tecnológico de la economía azul y un hub de innovación y formación. En definitiva, un *smart port* al servicio de las personas y generador de vida.



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

SIL

Barcelona

2022

31 MAYO - 2 JUNIO

www.silbcn.com

Organizado por

ZF | CONSORCI
barcelona
ZONA FRANCA

Información y reservas:
sil@zfbarcelona.es

El Moll de Balears, la nueva base de cruceros del Port Tarragona

La construcción del Moll de Balears, inaugurado el 29 de octubre, abre una nueva etapa en la actividad de cruceros del Port de Tarragona. La nueva base aumenta la línea de atraque de cruceros en 700 metros y ofrece una operativa mucho más cómoda y ágil. Esta infraestructura representa una mejora cualitativa, puesto que abre la puerta a acoger cruceros más grandes y permite el atraque de más barcos de manera simultánea.

Se trata de una inversión de más de 30 millones de euros que sirve para ampliar con 4 hectáreas el espacio destinado a la operativa de cruceros. La obra se inició en el mes de mayo de 2020, superando los obstáculos y complejidades de los efectos de la pandemia, y ha acabado un año y medio después.

Con un marcado enfoque hacia la sostenibilidad, el nuevo Moll de Balears está preparado para implantar el suministro de energía eléctrica a los cruceros durante el atraque. Este servicio permitirá que los barcos no quemen combustibles fósiles durante su estancia en el Port, lo cual reducirá considerablemente las emisiones de CO2. En total se han instalado 5 arquetas para

el suministro de electricidad, una de las cuales ya está conectada en la red, para responder a las primeras demandas que puedan surgir del sector.

Una destinación de referencia

El Moll de Balears permitirá reforzar y mejorar la estrategia de diversificación y de desestacionalización del turismo de la Costa Daurada, puesto que se trata de una actividad con oportunidad de crecer en los próximos años y que genera actividad en los meses previos y posteriores a la temporada de verano.

El proyecto de cruceros de Tarragona es un trabajo desarrollado con el consenso de las principales instituciones del territorio, representadas en la Taula Institucional de Creuers estando presentes las principales administraciones, entidades y empresas del sector turístico de la Costa Daurada: Turisme de Catalunya, URV (departamento de Innovació Turística d'Eurecat - Centre Tecnològic de Catalunya), Diputació de Tarragona, Càmera de Comerç de Tarragona, Ayuntamientos de Tarragona, Reus y Vila-seca, PortAventura, Aeroport de Reus, Federació d'Empresaris d'Hosteleria i Turisme de la Provincia de Tarragona.

Entre 2013-2019, el proyecto de cruceros ha sumado casi 200 escalas (196 exactamente) y más de 300.000 cruceristas (305.888 pasajeros). El trabajo de todas las instituciones implicadas ha conseguido que el número de escalas se multiplique por 20 entre 2013-2019, pasando de las 3 escalas de 2013 a las 63 escalas en 2019; y el número de pasajeros por 100 en estos 7 años, que pasan de 1.394 en el 2013 a los 128.000 de 2019.

Para el 2022 las previsiones son muy positivas con una previsión de llegadas de unos treinta cruceros y más de sesenta mil cruceristas a Tarragona.

La oferta turística de la Costa Daurada, su patrimonio histórico, cultural y gastronómico, ha conseguido que el 94% de los cruceristas se queden a visitar destinos de la Costa Daurada. En las comarcas del Tarragonès (Tàrraco Romana, Altafulla, Salou y Puerto Aventura), Baix Camp (Reus y Cambrils), Alt Camp (Monasterio de Santas Creus y Cooperativa de Nulles), Conca de Barberà (Monasterio de Poblet y Montblanc), Priorat y Delta de l'Ebre. Excursiones, actividades y consumo de servicios que generan un impacto económico positivo, de unos 10 millones de euros cada año (9,7 millones de euros, exactamente).

Una oferta que además recibe cada año una puntuación muy alta a través del seguimiento que hace la URV de esta

actividad. Los cruceristas califican nuestro destino con un excelente (valoración general de 9 sobre 10) y el 94,2% de pasajeros afirma que recomendarán Tarragona/Costa Daurada a sus amigos y familiares.

Licitación de una nueva terminal

El Port de Tarragona contará con una terminal, de mínimo 5.900 metros cuadrados, con un plazo de explotación de doce años. El Port está impulsando la licitación de esta actividad para que las operativas de la temporada de cruceros 2022 ya esté gestionada por el nuevo operador y éste construya el edificio de la terminal en un plazo breve.

El Port quiere crear una terminal de vanguardia que se convierta en otro punto referente del Port y de la ciudad. La optimización de la movilidad de pasajeros y vehículos, el respeto por el medio ambiente y un servicio de alta calidad son prioridades para el Port, acciones recogidas y elaboradas dentro del Plan de Sostenibilidad Agenda 2030 y que tendrán que formar parte de este nuevo proyecto.



APM Terminals Spanish Gateways, cuatro puertos al servicio del sector logístico

Todos los actores del sector logístico han interpretado el mejor de sus papeles durante los últimos meses para que el mundo siguiera moviéndose a pesar de los cambios que ha conllevado la pandemia de la Covid-19, y para que entre todos continuaran manteniendo los flujos de transporte, llevando la mercancía necesaria desde su punto de fabricación, al de consumo, aportando seguridad y confianza.

Cada uno con su importancia en el rol que tiene en el juego del transporte internacional de mercancías, las terminales de contenedores, como uno de los principales eslabones de la cadena de suministro, han demostrado su capacidad de adaptación y, entre ellas, APM Terminals Spanish Gateways que, con sus terminales de Valencia, Barcelona, Castellón y Gijón, se ha alzado en este periodo como el partner imprescindible para la importación y exportación de las mercancías en España.

La clave ha estado en la flexibilidad y en la agilidad de las que ya se hablaba en esta misma tribuna el pasado año que, unidas a las inversiones que han permitido a la compañía fortalecerse en

el negocio y mantener unos altos niveles de productividad, le han otorgado altos niveles de adaptación a las necesidades del cliente para ser capaces de ofrecerle un trato personalizado con servicios de valor añadido, que aportan comodidad y permiten ahorrar en tiempo y en dinero mientras sus contenedores se encuentran en nuestras terminales, y a su vez aportar beneficios al proceso logístico.

El entorno continúa siendo impredecible y cambiante. Lo estamos viendo con la Covid-19, y cualquier caída repentina de la demanda de los consumidores seguirá teniendo un impacto inmediato en los niveles de actividad de las operaciones marítimas y portuarias. Puede incluso alterar las estrategias corporativas o tendencias del mercado.

En este contexto, al que el sector está acostumbrado, la conectividad, terrestre y marítima, ligada al mantenimiento de servicios de calidad al transporte a costes competitivos y a medidas que permitan un mayor control estratégico y de aprovisionamientos, seguirán siendo cruciales para que cada uno de nosotros siga interpretando el mejor de nuestros papeles, venga lo que venga.



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.



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

El valor de ser transparentes

el MERCANTIL

Auditados por la OJD en todos sus canales



www.elmercantil.com

Agenda con los eventos más importantes



Noticias actualizadas diariamente

El Supremo anula parcialmente la regulación de la de honorabilidad del RCTT

El Tribunal Supremo anula, a instancia del Consejo Nacional, la nueva regulación de la pérdida de honorabilidad introducida en la última modificación del RCTT.



El Tribunal Supremo anula el artículo 14 del Real Decreto 1371/2018, que establece el procedimiento sancionador para la pérdida de honorabilidad del RCTT.

En consecuencia, el artículo 14 del Real Decreto 1371/2018, que establece el procedimiento sancionador para la pérdida de honorabilidad del RCTT, se mantendrá en vigor en su totalidad.

La sentencia, que produce un limitado efecto del nuevo RCTT, señala que el procedimiento sancionador que prevé el artículo 14 del Real Decreto 1371/2018, que establece el procedimiento sancionador para la pérdida de honorabilidad del RCTT, se mantendrá en vigor en su totalidad.

Consecuentemente, el Tribunal Supremo, como instancia final, que la pérdida de la honorabilidad del RCTT se mantendrá en vigor en su totalidad.

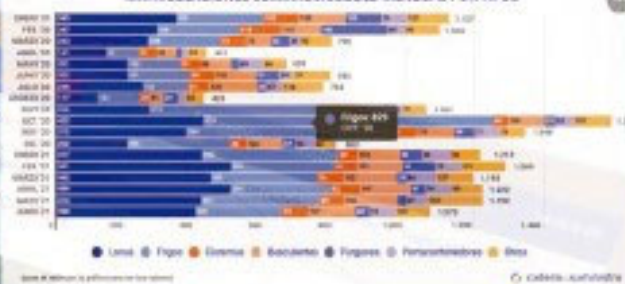
Gráficos interactivos para no perder detalle

Las matriculaciones de semirremolques se recuperan durante el primer semestre

Las unidades matriculadas durante todo el primer semestre, superan un acumulado de 7.188 unidades, con 2.294 unidades más que en 2022, que supone un crecimiento del 44,11%.

Letras: 02/07/2023

MATRICULACIONES SEMIRREMOQUES MENSUAL POR TIPOS



Letras: 02/07/2023



Edición digital y descargable de nuestros monográficos

¿Se conforma con una parte o prefiere tener una visión de conjunto?

10 años

cadena de suministro

En Cadena de Suministro entendemos el sector del transporte y la logística como un todo.

Por eso ofrecemos una información transversal del conjunto de toda la cadena de valor

www.cadenadesuministro.es
info@cadenadesuministro.es



Puerto de Huelva

El Puerto de Huelva, una oportunidad para los transitarios



Pilar Miranda
Presidenta Puerto de Huelva

La cadena de logística y transporte mundial, de la que formamos parte los puertos, los transitarios, las navieras, los transportistas, los consignatarios y los representantes de aduaneros, entre otros agentes, ha sufrido durante este ejercicio un enorme impacto, fruto de los efectos de la pandemia Covid-19. Si bien, el Puerto de Huelva, tradicionalmente dependiente de los tráficos de graneles líquidos y sólidos, ha salido fortalecido de esta crisis, gracias al hecho de contar con un gran equipo de técnicos, una comunidad portuaria fuerte y una

decidida apuesta por la diversificación de su actividad, centrada en el Muelle Sur, donde se concentra el movimiento de mercancía general, convencional, contenerizada y rodada, con líneas regulares hacia el norte de Europa y las Islas Canarias, y con una plataforma intermodal donde confluyen todos los modos de transporte a pie de muelle.

En estos momentos el Puerto de Huelva lleva a cabo inversiones por valor de más de 61 millones de euros en el Muelle Sur con el objetivo de incrementar la actividad logística de este espacio.

Estamos poniendo en marcha un edificio multifuncional en el que ofreceremos espacio para albergar la actividad de transitarios, agentes de aduanas, cuerpos de seguridad y ofreceremos una terminal marítima para acoger a los visitantes que arriban al puerto procedente de las Islas Canarias.

Asimismo, para reforzar nuestra conectividad con las Islas Canarias, ya que contamos con cuatro conexiones semanales, tres con buques ferry ro-pax y un barco portacontenedor, hemos presentado la marca Ruta 1400, Huelva Canarias, que nace para promocionar la conectividad con las islas, como elemento clave del corredor Atlántico Europeo.

Para el Puerto de Huelva resulta clave impulsar la presencia de transitarios en su cadena logística, ya que trabajamos en numerosos proyectos, que aumentarán los tráficos import-export en nuestro hinterland.

Durante el primer semestre del año 2022 tenemos previsto poner en marcha nuevas líneas roro/ro-pax con Reino Unido y Marruecos, con el fin de promover alternativas de transporte intermodal a las exportaciones al norte de Europa tras la entrada en vigor del Brexit, así como fomentar el tráfico con el norte de África, donde existen oportunidades de negocio.

Igualmente, estamos trabajando en captar servicios *feeder*, que nos ofrezcan salidas oceánicas desde Huelva a través de puertos hubs, gracias a nuestro gran hinterland exportador, que comprende principalmente Huelva, Extremadura y Sur de Portugal, ya que así lo está demandando.

Para afrontar estos nuevos retos, estamos acometiendo mejoras sustanciales de nuestras infraestructuras como la ampliación norte del Muelle Sur, que aumentará la línea de atraque en 525 metros más, cuyas obras previsiblemente finalizarán en el primer semestre de 2022.

Esta ampliación hará posible que el espacio destinado a contenedores se vea incrementado hasta en 225.000 metros cuadrados, además de duplicar el número de buques que pueden atracar al mismo tiempo.

En este contexto, el Puerto de Huelva ha sacado a licitación pública la concesión administrativa con destino a la construcción y explotación de una terminal marítima, abierta al uso general, de contenedores y mercancía general.

Con el fin de mejorar la eficiencia y eficacia de la actual terminal de contenedores, el grupo Yilport Holding ha dotado este verano al Muelle Sur de tres nuevas grúas *Super Post Panamax*, que están aumentando el rendimiento y la capacidad operativa de la terminal.

En relación a la carga rodada, se va a licitar la construcción de una nueva doble rampa ro-ro, que hará posible operar cuatro buques ferry a la vez, y que se sumará a la doble rampa ya existente.

Como nodo del Corredor Atlántico Europeo, el puerto de Huelva pretende continuar posicionándose como referente multimodal del suroeste europeo. Para ello, dispone de una terminal ferroviaria a pie de muelle conectada con su puerto seco de Majarabique (Sevilla), Extremadura, Madrid y el norte de la Península.

La terminal ferroviaria de Majarabique se encuentra en fase de ampliación de la capacidad de trenes, tras nuestra apuesta inversora y gracias a un acuerdo con Adif para aumentar la capacidad de la línea Huelva-Sevilla y de la propia terminal. Esta apuesta ferroviaria vendrá reforzada por el protocolo de actuación firmado con la Junta de Andalucía para integrarnos en su red logística. Igualmente, estamos promoviendo la posibilidad de poner en marcha una autopista ferroviaria entre el Muelle Sur y el eje del corredor Atlántico, que conectaría Huelva-Madrid-Zaragoza en una primera fase. De esta forma agilizaríamos el tráfico de los semirremolques procedentes de las Islas Canarias.

Ante el incremento de la demanda de carga refrigerada, el Puerto de Huelva lleva años trabajando en la puesta en marcha de un Hub Logístico de Frío Sostenible en el Muelle Sur.

Este proyecto irá ubicado en un espacio de 32.500 metros cuadrados, donde la empresa Frigoríficos Portuarios del Sur construirá unas instalaciones frigoríficas de conservación y congelado para mercancía a temperatura controlada.

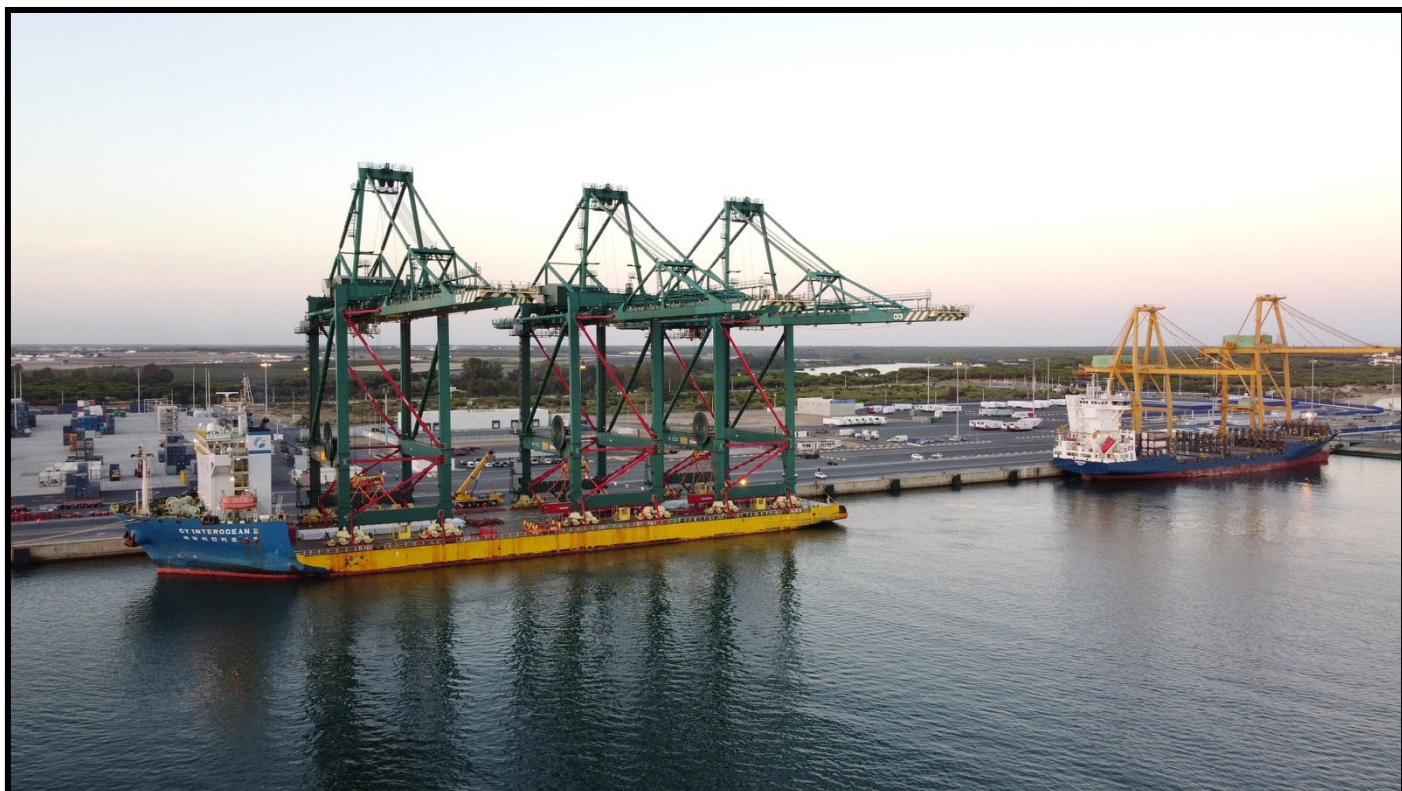
El Hub logístico de Frío Sostenible aplicará una iniciativa innovadora, ya que reutiliza el frío inherente al proceso de regasificación del Gas Natural Licuado que se lleva a cabo en la planta de Enagás, situada en la zona de servicio del Puerto de Huelva. Este proceso conlleva la reducción de los costes de la energía en un 50% y reduce la huella de carbono en un 90%.

Desde el Puerto de Huelva continuamos trabajando para generar nuevas oportunidades de negocio e inversión. Así, en las proximidades de la ciudad,

vamos a poner en marcha una Zona de Actividades Logísticas (ZAL), un espacio de 60 hectáreas donde queremos implantar una actividad logística y de transformación sostenible.

La ZAL acogerá empresas de distintos sectores como logística sanitaria, industrial, agroalimentaria y generalista de distribución urbana de mercancías, entre otras, promoviendo actividades sostenibles en el centro de la ciudad.

Por tanto, el Puerto de Huelva afronta un futuro prometedor gracias a los numerosos proyectos que tenemos en marcha para prestar servicios de intermodalidad a cadenas logísticas de transporte, mediante la puesta en marcha de modernas infraestructuras, la apuesta por la digitalización de los servicios y la disponibilidad de espacio para acoger nuevas inversiones.





Puerto de Huelva



Conectando Europa. Abierto al mundo



Análisis de la necesidad de potenciar los Puestos de Control Fronterizo para mantener la competitividad del comercio exterior



Martín Fernández
Secretario Técnico FETEIA-OLTRA

Hace unas semanas tuvo lugar una reunión de la Comisión de Puertos de Cámara España, de la que forma parte FETEIA-OLTRA, cuyo tema central fue la búsqueda de fórmulas para la mejora de los Puestos de Control Fronterizo.

Fruto de los trabajos del Grupo de la referida Comisión, se ha publicado el documento de Medidas para el impulso de la competitividad del sistema portuario español, en el que se plasma un breve análisis de la situación actual y se plantean propuestas de mejora.

El Documento contiene un magnífico análisis del funcionamiento actual y una hoja de ruta a seguir para la mejora de los Puestos de Control Fronterizo (vaya por delante que, si bien el Documento de Medidas está redactado para el ámbito portuario, el plan de actuación resultaría de aplicación a todos los Puestos de Control Fronterizos, al menos en sus principios básicos, puesto que las medidas tendrían su efecto para todos los medios transporte).

En cuanto al diagnóstico del funcionamiento actual, parece claro que el principal problema viene derivado de la falta de coordinación entre autoridades

implicadas en los controles. A nivel internacional las conclusiones también van en el mismo sentido, puesto que la Comisión Europea también ha considerado que, el hecho de que los trámites exigidos en las fronteras exteriores de la UE impliquen a muchas autoridades diferentes de distintos ámbitos (como la salud y la seguridad, el medio ambiente, la agricultura, la pesca, el patrimonio cultural, la vigilancia del mercado y la conformidad de los productos) provoca que las empresas tengan que presentar dicha información individualmente a todas ellas, cada una con su propio sistema informático y procedimientos, lo que, a juicio de la Comisión *“es engorroso y requiere mucho tiempo a los Operadores, y reduce la capacidad de las autoridades para actuar de forma conjunta en la lucha contra los riesgos”*.

Sin ánimo de extenderme demasiado en tecnicismos que la mayoría ya conocemos, el punto en el que se encuentra la situación a nivel nacional es que la importación de mercancías puede acarrear la necesidad de pasar controles ante diferentes organismos, pertenecientes a distintos Ministerios. También en la exportación y en el tránsito puede ser necesaria la interlocución con estas autoridades, ya sea para pasar el correspondiente control o para obtener un determinado certificado.

La actual organización de estos controles y de los Puestos de Control Fronterizo, en

general, sufre de una endémica falta de coordinación y eficiencia, lo que genera costes innecesarios y afecta de manera decisiva y negativa al sector y, en consecuencia, al conjunto de la economía. No es de recibo, que para obtener el levante, la mercancía tenga que pasar controles en dos, tres o cuatro momentos diferentes, ni que el importador o Representante Aduanero tenga que subir los mismos documentos en distintas plataformas informáticas, sobre todo teniendo en cuenta que no es una cuestión de imposibilidad técnica.

Lo anterior genera enormes gastos (absolutamente evitables) en movimientos de la mercancía de una instalación a otra y almacenamiento durante el tiempo en que se están realizando los controles que, en determinadas ocasiones, no es ni mucho menos breve. En definitiva, una pérdida de dinero y tiempo, sin aportar nada de valor añadido, y en todo caso, incrementar el riesgo de daños y pérdidas de la mercancía.

También supone una importante pérdida de eficacia en los controles por parte de las autoridades. En un momento en que se está trabajando tanto en la mejora de los procedimientos de análisis de riesgo, parece evidente que una de las cuestiones claves sería el adecuado intercambio de información entre las autoridades, que permitiera el análisis de la misma, mediante sistemas de inteligencia artificial. Esto permitiría un

enfoque coordinado del despacho de las mercancías. Ciertamente es que cada Autoridad competente exige determinada documentación que, en ocasiones, es precisamente el certificado de otra autoridad, pero también lo es que sistemas integrados permitirían un análisis de riesgo mucho más perfeccionado.

Para todos los problemas anteriores existe una solución y está en el Código Aduanero de la Unión: la Ventanilla Única Aduanera (VUA).

El artículo 47 del Código Aduanero de la Unión establece que, cuando unas mismas mercancías deban pasar controles no aduaneros efectuados por autoridades competentes distintas de las aduaneras, las autoridades aduaneras procurarán, en estrecha cooperación con esas otras autoridades, que dichos controles se efectúen, en la medida de lo posible, *al mismo tiempo y en el mismo lugar que los controles aduaneros* (ventanilla única); serán las autoridades aduaneras las que cumplan la función de coordinación para lograrlo.

A nivel nacional, la Comisión para la Reforma de las Administraciones Públicas incluyó una medida para la implantación de la VUA que permitiera centralizar la información y documentación remitida por los operadores a las autoridades

competentes, con el fin, precisamente, de evitar duplicidades innecesarias.

Ciertamente es que ha tenido lugar un desarrollo parcial de ciertas cuestiones que suponen un avance innegable, tales como las predeclaraciones. Sin embargo, todavía se encuentra pendiente de desarrollo la cuestión capital de la conexión de los sistemas de las autoridades competentes. La conexión de los sistemas electrónicos es una demanda ya histórica de nuestro sector y para lograrla solo hace falta la voluntad de llevarla a cabo.

Con el desarrollo real y total de la VUA, se conseguirá la coordinación de la Agencia Tributaria, los Servicios de inspección en frontera, Puertos del Estado y Operadores.

Por otra parte, es necesario desarrollar la posibilidad de pasar los distintos controles en un mismo momento e instalación.

En el Documento de Medidas para el impulso de la competitividad del sistema portuario español, se recogen las siguientes propuestas: el refuerzo de las funciones del Jefe del PCF, avanzar hacia un modelo más integrado, reforzar el personal y ampliación de horarios, armonización de criterios interpretativos a fin de lograr un control fronterizo más efectivo en comparación con los PCF europeos y continuar el trabajo de mejora de las instalaciones.

Parece claro que estas medidas permitirían avanzar en el objetivo deseado. En cuanto a la primera de ellas, resulta necesario dotar de más competencias al Jefe del PCF para que este tenga una verdadera posición de coordinación y mando sobre los equipos, de manera que se logre una auténtica unidad.

Además de estas cuestiones técnicas, adquiere una importancia capital la relativa a la armonización de los criterios interpretativos. En un mercado único a nivel de la UE es esencial que todos los Estados miembros actúen bajo las mismas premisas. Lo contrario supone la generación de una competencia desleal entre empresas, pues las empresas de unos Estados miembros tendrán ventajas sobre otros, generadas por el sector público.

La solución a esto sería avanzar a nivel regulatorio en la UE, especialmente mediante la elaboración de Guías y Directrices, que sirvan para marcar el camino a seguir por los equipos nacionales.

No debemos obviar que la Unión Europea está embarcada en dos proyectos que, en función de cómo se desarrollen a nivel nacional, pueden ser dos grandes oportunidades para obtener una ventaja competitiva con respecto a los países de nuestro entorno o la tumba del sector del Comercio Exterior nacional.

Estas son iniciativas son (i) la Ventanilla Única Aduanera Europea y (ii) el Despacho Centralizado Europeo.

En cuanto a la primera de ellas, la VUA Europea supondrá un paso más en la Unión Aduanera, consistiendo (explicado de manera muy esquemática) en una plataforma que unirá las ventanillas aduaneras de los distintos Estados miembros de la UE.

Esta VUA Europea tiene los mismos objetivos que el de las nacionales: facilitar el intercambio electrónico de información presentada por los operadores (presentando la información requerida para la importación o exportación de mercancías una sola vez) y mejorar la cooperación y la coordinación entre las distintas autoridades, con el fin de facilitar la verificación automática de los trámites no aduaneros para las mercancías que entran o salen de la UE.

Tal y como explica la propia Comisión Europea, el objetivo de la ventanilla única es *“digitalizar y racionalizar los procesos, de modo que, en última instancia, las empresas ya no tengan que presentar documentos a varias autoridades a través de diferentes portales”*.

La VUA Europea permitirá a las empresas y los comerciantes facilitar datos en un único portal en un Estado miembro concreto, reduciendo así la duplicación, el tiempo y los costes.

A día de hoy, España es uno de los países que tienen la VUA más desarrollada a nivel informático. Ello nos otorga una ventaja competitiva frente a nuestros colegas de otros Estados miembros, que aún tienen que adaptarse a este sistema.

Es primordial completar la implementación de la VUA cuanto antes, puesto que ello nos permitirá ser líderes.

En cuanto a la segunda de las iniciativas (el despacho centralizado europeo), el mismo servirá para lo mismo que el nacional, pero a nivel del TAU. Es decir, que un operador situado en un Estado miembro del TAU podrá despachar la mercancía en la Aduana de otro Estado miembro. Esto, lógicamente, aumentará la competencia entre operadores, que pasarán a competir a nivel de la Unión.

Como todos los cambios de paradigma, esto supondrá una oportunidad y, a la vez una amenaza, en función de cómo se afronte la nueva situación.

En definitiva, esto no hace sino aumentar la necesidad de contar con un sistema aduanero a nivel nacional lo más competitivo y eficiente posible, puesto que lo contrario supondría una mayor fuga de mercancías a otros Estados miembros.

A día de hoy contamos con un sistema portuario magnífico, con algunos de los puertos más eficientes de la UE, que dan trabajo a cientos de miles de personas.

Sin embargo, no debemos olvidar que estamos en un territorio aduanero único, por lo que los importadores y exportadores pueden elegir introducir o expedir las mercancías por el Estado miembro que consideren, por lo que las cuestiones administrativas adquieren una importancia capital a la hora de elegir las rutas logísticas elegidas por los operadores.

Esto acrecienta la necesidad de que la Administración trabaje de manera colegiada, con el fin de lograr la facilitación del comercio.

Cuanto más competitivo sea nuestro sistema aduanero, más competitivo será el sector del comercio exterior y nuestros puertos, y más trabajos mantendremos y crearemos. Tenemos las herramientas para ser líderes europeos en este sector capital para nuestra economía, pero resulta necesario aplicarlas adecuadamente.

Una de las maneras de lograr esta necesaria coordinación sería mediante la constitución del Comité de Facilitación del Comercio, tal y como requiere el Acuerdo de Facilitación del Comercio de la OMC (se establece que cada Miembro de la OMC cree y/o mantenga un Comité Nacional de Facilitación del Comercio o designe un mecanismo existente para facilitar tanto la coordinación interna como la aplicación de las disposiciones del Acuerdo).

Es decir, ya existe una exigencia y guía a nivel internacional de lo que debería implantarse en España.

De acuerdo con el Documento de Orientación de la Organización Mundial de Aduanas, el Comité Nacional de Facilitación del Comercio debe ser responsable de la coordinación interna y debería determinar las prioridades y la hoja de ruta o plan estratégico a seguir. Este Comité debería servir de garante de la colaboración entre operadores económicos, por una parte, y las Aduanas y Servicios de Inspección en Frontera y organismos normativos, por otra.

El mismo debería constituirse como un foro de debate y decisión colegiada que permita la colaboración público/privada, con el doble objetivo de mejorar la eficiencia de los controles y el comercio exterior de nuestro país.

Diversas han sido las iniciativas puestas en marcha para lograr avanzar en una verdadera ventanilla única, pero, por un motivo u otro, todas ellas han fracasado. Ha llegado el momento en que ya no podemos permitirnos otro fracaso, por lo que es necesario que todos rememos en la misma dirección y logremos alcanzar el que ha de considerarse un objetivo estratégico.

En cuanto a la parte técnica (la conexión de los distintos sistemas), teniendo en cuenta que la Unión europea está inmersa en un proceso de digitalización a gran escala, este es el momento perfecto para que las

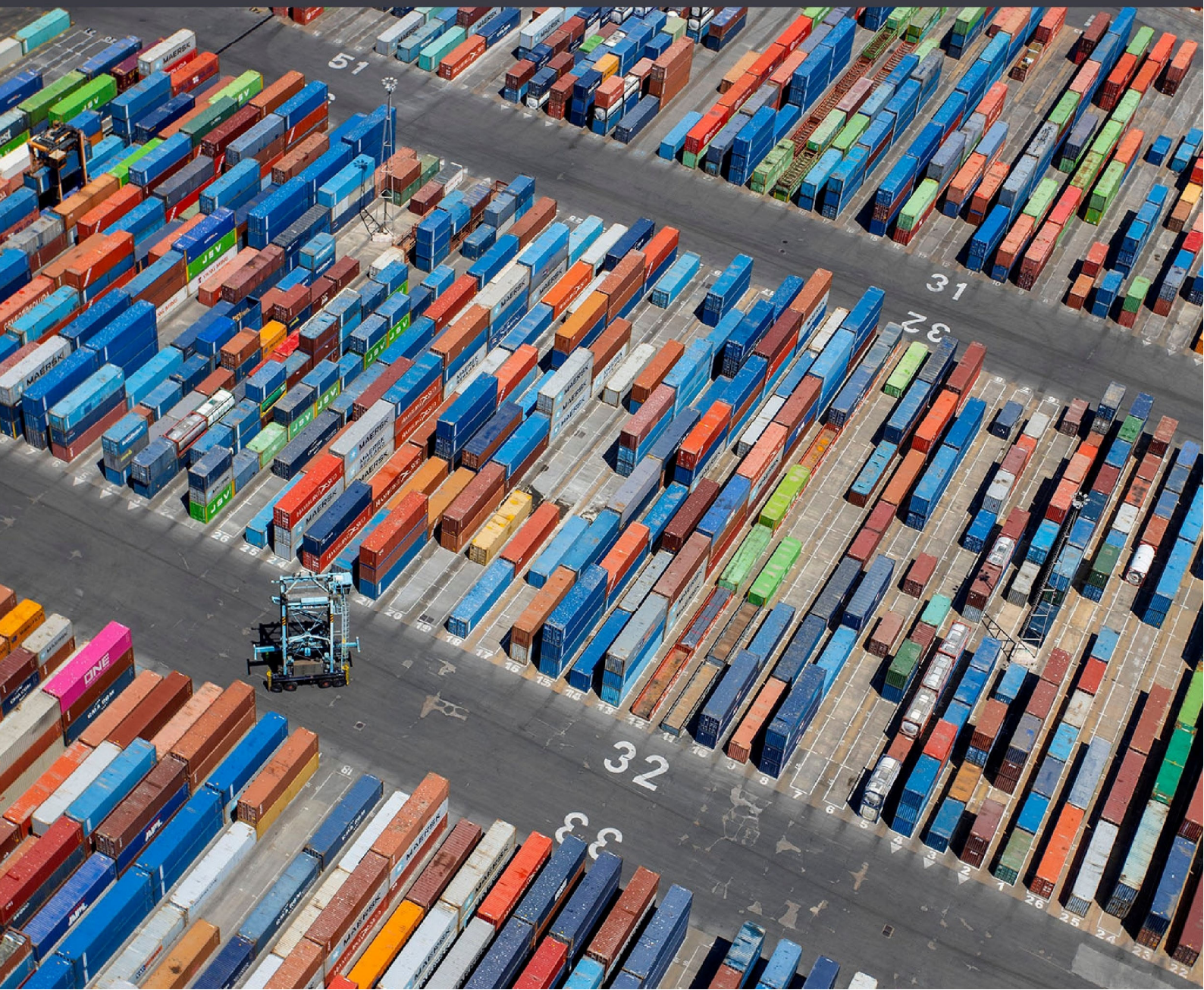
Administraciones se unan a esta ola e, incluso, soliciten los fondos que resulten necesarios para la ejecución. La segunda, consistiría en la mejora de los Puestos de Control Fronterizos para que, de una vez por todas, los controles físicos también puedan desarrollarse en la misma instalación y a la misma hora por parte de los distintos organismos inspectores.

Nos encontramos en un momento en que el éxito de este proyecto depende de la voluntad política de nuestros gobernantes. Es necesario hacerles entender que, en un mercado cada vez más globalizado y que exige mayor agilidad, la actividad de los Puestos de Control Fronterizo resulta cada vez más relevante, puesto que es una cuestión clave en el flujo de muchas mercancías. Esto supone, sin duda, uno de los principales retos de la Federación para el próximo curso.



In Spain, we lift more than containers

Learn more on apmterminals.com



Vuelve el SIL 2022 con una imagen renovada

- La 22ª edición de la feria líder del sector del Sur de Europa y el Mediterráneo, organizada por el Consorci de la Zona Franca de Barcelona, tendrá lugar del 31 de mayo al 2 de junio del próximo año.
- El principal encuentro del sector logístico presenta un nuevo logotipo, refuerza su compromiso con la innovación, el networking y los ODS e integra el eDelivery Barcelona dentro de su oferta

El **Consorci de la Zona Franca de Barcelona** anuncia la celebración de la 22ª edición del Salón Internacional de la Logística del 31 de mayo al 2 de junio de 2022, tras dos años de ausencia debido a la situación sanitaria. El principal encuentro del sector logístico en el Sur de Europa y el Mediterráneo presenta un nuevo logotipo para un encuentro que contará con una mayor presencia de nuevas tecnologías que permitirán a la feria impulsar la generación de networking.

En este sentido, SIL 2022 ha creado una aplicación que facilitará la transmisión de datos entre expositores y visitantes sólo con escanear los correspondientes códigos QR. Asimismo, el networking se seguirá fomentando mediante un *speed dating* que permitirá mantener más de 5.000 reuniones rápidas entre empresas del sector.

Pere Navarro, delegado especial del Estado en el CZFB, destaca que *“la entidad sigue apostando por la logística con la organización de la única feria que desde 1998 reúne a toda la supply chain y que se ha consolidado como el referente del sector así como el encuentro anual líder en el sur de Europa y el Mediterráneo”*.

En esta edición, el **SIL 2022** apuesta por reforzar su compromiso con los Objetivos de Desarrollo Sostenible (ODS) de las Naciones Unidas. Además de estar representados en el Congress, se utilizarán materiales sostenibles para la construcción de los stands y se entregará el premio a la empresa con mejores prácticas sostenibles y a la empresa cargadora con mejores prácticas. Igualmente el SIL 2022 integra dentro de su oferta el eDelivery Barcelona que contará con una zona de exposición dedicada a la última milla y la entrega en el comercio electrónico.

El **SIL 2022** potenciará también su área de conocimiento y la innovación a través del Startup Innovation Hub y seguirá contando con la primera aceleradora ferial del sector logístico que alcanzará ya su tercera edición, además de entregar también el premio a la mejor innovación de la feria. En esta línea, **Blanca Sorigué**, directora general del CZFB y de SIL, señala que *“en esta nueva edición, la innovación tendrá un componente más importante que nunca. En los últimos dos años la logística ha adquirido un mayor peso en la economía global y en esta primera edición tras la llegada del Covid-19 queremos reforzar nuestro papel como puente internacional de negocios entre Europa, América Latina y los países del Mediterráneo”*.



Nunca un motor había conseguido un funcionamiento tan optimizado

Conviertes un líquido en energía y movimiento y ves cómo todo fluye dentro de un ritmo sincronizado. El mejor motor necesita el mejor combustible. El Puerto de Algeciras es el motor para que tu producto llegue en las mejores condiciones a tu cliente final. Un motor que cuenta con las mejores piezas: una Comunidad Portuaria altamente especializada con una oferta logística global, PIF operativo 24/7 y conexión directa con más de 200 puertos de 75 países.

Queremos formar parte de tu estrategia: comercial@apba.es

www.apba.es

Puerto de Algeciras 



Port Tarragona Terminal

GUADALAJARA - MARCHAMALO

SALIDA DIRECTA AL MEDITERRANEO



CONEXIÓN CON EUROPA



La carga aérea en la nueva realidad Post-Covid



Maria José Cuenda
Directora General de Comercial en
Inmobiliaria de Aena

Transcurridos casi dos años desde el inicio de la pandemia que tanto ha cambiado nuestra sociedad, se observan claros signos de recuperación de los tráficos de mercancías en la red de aeropuertos españoles. A pesar del inicial impacto negativo que supuso la COVID, especialmente en los meses centrales de 2020, a lo largo de este año el sector de la carga aérea se ha posicionado en un escenario mucho más

optimista, alcanzando valores próximos a los de los meses previos a la pandemia.

Según los datos de los meses de enero a noviembre de 2021, los principales aeropuertos de carga de nuestra red muestran un crecimiento positivo respecto a 2020, con valores aproximándose a los de 2019, con una recuperación del 92,7 % respecto al año 2019. Esta recuperación se debe principalmente al magnífico comportamiento que han tenido los aeropuertos de Zaragoza y Vitoria y, en los últimos meses, el aeropuerto Adolfo Suárez Madrid-Barajas.

Otro aspecto a destacar es, el efecto que ha tenido la COVID-19 en la tipología de avión en el que se transportan las mercancías. Mientras que antes de la pandemia predominaba el transporte de carga en la bodega de las aeronaves de pasajeros, ahora se ha pasado a transportar, aproximadamente tres cuartas partes de la mercancía, en aviones cargueros puros.

En Aena se ha seguido trabajando junto con el proveedor tecnológico seleccionado a primeros de este año, en la implementación en los procesos aeroportuarios de un CCS (Cargo Community System), lo que representa un hito clave hacia la digitalización de todos los procesos y operaciones relevantes de la cadena logística de la carga aérea en los aeropuertos de la red de Aena en España.

En el mes de marzo de 2021 comenzaron los desarrollos informáticos de las aplicaciones y ya se están realizando pruebas piloto con datos reales en colaboración con algunos operadores logísticos. Una vez concluidas estas pruebas, las aplicaciones estarán en funcionamiento en la plataforma y disponibles para todos los usuarios de la comunidad de carga aérea interesados.

Por otro lado y, en línea con el permanente compromiso de Aena con el medioambiente y la sostenibilidad en el ámbito aeroportuario y, dentro de los planes estratégicos contemplados en el Plan de Acción Climática 2021 – 2030 de Aena, se contempla la creación de un foro de colaboración con los operadores logísticos más importantes de los aeropuertos de la red, que sirva de espacio estructurado de debate e información para promover propuestas, intercambiar buenas prácticas y sensibilizar en materia de reducción de emisiones de gases de efecto invernadero, resultantes de las actividades que

desarrollan los operadores de carga en los aeropuertos.

Además de apostar por la digitalización y la sostenibilidad, Aena desarrolla y gestiona las infraestructuras que, ubicadas en los aeropuertos permiten el intercambio modal tierra – aire de las mercancías transportadas por vía aérea, de un modo eficiente y seguro, las terminales de carga. En este sentido, cabe destacar que, en los nueve primeros meses de este año, Aena ha adjudicado parcelas completamente urbanizadas en el aeropuerto Adolfo Suárez Madrid – Barajas para la construcción por parte de las empresas adjudicatarias de tres naves de primera línea en el Centro de Carga Aérea, con más de 15.000 m² construidos que permitirán, cuando estén acabadas las obras, incrementar la capacidad de manejo de mercancías en el aeropuerto Adolfo Suárez Madrid – Barajas en más de un 15 %. Asimismo, en este ejercicio se ha iniciado la construcción de una nueva Terminal de Carga en el aeropuerto de Zaragoza.





**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

el canal.

MARÍTIMO Y LOGÍSTICO

TODA LA INFORMACIÓN SOBRE EL TRANSPORTE Y LA LOGÍSTICA

Diario digital con acceso gratuito · Monográficos · Anuarios



comunicamos y conectamos

www.diarioelcanal.com

Disrupción en la cadena de suministro



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

Gracias FETEIA por seguir contando conmigo para proponer mi reflexión anual sobre un tema de actualidad. La verdad es que la Pandemia iba a seguir siendo este año nuestro foco de atención y preocupación, pero la disrupción de la cadena de suministro ha irrumpido de lleno en nuestras vidas y trabajos.

El Covid-19 ha conseguido un hito inédito: “parar el mundo”, parar la rueda y eso supone cambiarnos el paso. A priori parecía que solo era cuestión de volver arrancar e ir cogiendo ritmo para recuperar nuestras empresas y nuestras vidas, no obstante, el tema ha resultado ser mucho más complejo.

Al retardo natural que tenía nuestra cadena de suministro, con un 6% de los barcos en tránsito parados en algún momento durante sus rutas, se le ha sumado el retraso

derivado del parón de marzo de 2020 incrementándose a más del 13%; si bien el gran accionador de nuestra crisis en la cadena de suministro ha sido el sustancial incremento del nivel de consumo, que ha sido imposible de gestionar y asumir. Los expertos vaticinan que este colapso puede llegar a durar hasta 2023. Nos encontramos con la tormenta perfecta sin barcos suficientes, escasez de transportistas, falta de equipo vacío, contenedores bloqueados que impiden mover nueva carga, ...

Todo ello ha impactado en empresas y particulares de tal forma que ha vuelto a cundir el pánico al desabastecimiento. Con una cultura en la que hay poco o ningún stock, porque no nos podemos permitir tener dinero inmovilizado, la exposición a la cadena de suministro es de tal calibre que hay empresas que han adaptado sus niveles productivos a esta circunstancia tan crítica como es la falta de componentes. Si le añadimos el efecto rebaño en la bolsa se agrava más el problema porque afecta directamente a las previsiones de crecimiento económico de los países.

Los puertos de EE. UU. saturados y congestionados ven imposible atender a los innumerables barcos que esperan fondeados a ser descargados. De hecho, Biden ha aprobado un plan 24/7 con el objetivo de disponer de servicios portuarios de forma continua, para salvar la Navidad. En Europa la situación es similar con los principales puertos europeos congestionados y preocupa sobre todo el Reino Unido que tras un Brexit mal gestionado no puede asegurar el necesario abastecimiento a sus ciudadanos y empresas.

Nos alarma y con razón el incremento de los costes de los fletes, respecto a los precios prepandemia, pero la verdad es que detrás hay un debate que es necesario abordar sobre nuestro estado de bienestar y el crecimiento necesario en el que hemos basado nuestros sistemas económicos. Con la crisis de componentes, claves para nuestras empresas, y la gran dependencia que tenemos de materiales que vienen de muy lejos y que solo pueden venir por barco, hay que replantearse el riesgo de continuar con ese nivel de dependencia. Hay grandes empresas que están apostando por el transporte aéreo para transportar sus componentes y todas estas decisiones van a seguir encareciendo la producción y por ende todos los productos que todos consumimos. Mientras la cadena de suministro se va regulando para llegar a la normalidad, las empresas se están cuestionando rebajar la dependencia de productos fabricados de forma deslocalizada, para volver a replantearse la necesidad de asegurar la proximidad en la fabricación de los componentes claves en nuestras producciones.

Si lo trasladamos a una revisión humana sobre el modelo de consumo en el que vivimos y que actualmente nos estamos cuestionando, podríamos alargar la vida de lo que ya tenemos, darle un segundo uso a todo lo que ya no usamos y volver consumo del producto de temporada. También la pandemia nos ha inyectado tal inseguridad a nivel sanitario que estamos volviendo al turismo nacional, local e incluso a los pueblos. Estamos inmersos en un gran cambio individual y personal, en nuestra manera de relacionarnos con los demás y con el mundo. La distancia social ha venido para quedarse, sobre todo en cuanto a lo que se llama Economía sin contacto, de hecho, hacemos mucho menos uso del dinero en metálico, pagamos con *contactless* y abusamos del *delivery* porque cada vez nos cuesta más ir físicamente a las tiendas. Va a producirse de forma natural un revisionismo del consumismo en el que estábamos para

volver a una época de mayor austeridad. La transformación digital que se ha producido en muy poco tiempo nos ha cambiado para siempre.

Este cambio de paradigma parece que se va a implantar en nuestras empresas y negocios, y el rediseño de la economía a nivel global puede llevar a acortar las actuales cadenas de suministro para hacerlas más resistentes y controlables. Eso será bueno si salimos reforzados a nivel Europa y salimos de la gran debilidad de nuestro nivel de dependencia de países asiáticos en la que estábamos inmersos, haciendo valer la fortaleza de la diversidad de los países que la conformamos. No se trataría de desglobalizar la economía sino de asegurar una gran parte de nuestra estructura económica para poder garantizar que no nos quedamos fuera del mercado y ganamos en capacidad de reacción. Solo si conseguimos hacer este movimiento como bloque europeo podremos salir de esta crisis mejor y más fuertes que cuando entramos en ella.

Inevitablemente todos los cambios de modelo tienen sus grandes contrapartidas y preguntas para las que no tenemos todavía respuesta y que son parte de la gran incertidumbre en la que está sumido el sector marítimo. Cómo rentabilizar las inmensas infraestructuras portuarias y los grandes mega buques ante la posibilidad de un cambio de modelo y racionalización de la globalización, y cómo encaja la emergencia climática en el necesario cambio del proceso productivo, que debe ser competitivo y sostenible, son algunas de las grandes preguntas del sector.

Finalmente, quiero aprovechar para desear unas felices fiestas y que el año nuevo nos depare mucha salud y que recuperemos la tan ansiada normalidad.



Por un 2022 cargado de ilusiones



**Navegamos hacia adelante,
pero no lo hacemos solos
El rumbo es compartido**

¡ Felices Fiestas !

THE BEST WELCOME TO SOUTHERN EUROPE



1 naucher aniversario GLOBAL

**2022: 10 años de éxito
al servicio de las comunidades logístico-portuarias
como medio de referencia del sector**

www.naucher.com

valenciaPort



Algeciras insta a la UE a defender sus puertos ante la fuga de transbordos que supondría el nuevo control de emisiones ETS

La Autoridad Portuaria Bahía de Algeciras (APBA), junto a empresas, asociaciones empresariales como Feteia, y sindicatos, ha presentado alegaciones al *Emissions Trade System* (ETS), el régimen de comercio de derechos de emisión de la Unión Europea (UE), integrado en el Pacto Verde Europeo (*Green Deal*) y el paquete de medidas *Fit for 55*. El Puerto de Algeciras comparte esta meta medioambiental pero alerta del impacto negativo que supondría en los transbordos de los puertos del Sur de Europa. Como explica el presidente de la APBA, Gerardo Landaluce: “tal y como está planteado se produciría una fuga de escalas a puertos cercanos no europeos para disminuir el pago de los derechos de emisión”.

Esta situación representaría una pérdida de competitividad de los puertos europeos, especialmente los del Sur. Es por ello que las alegaciones presentadas van dirigidas a que durante la tramitación de esta iniciativa en el Parlamento y Consejo Europeo se establezcan fórmulas que

eviten la distorsión de la libre competencia con terceros países vecinos y la normativa proteja la cadena logística europea, así como la conectividad de sus puertos y, por ende, su competitividad. El presidente de la APBA insta a la Unión Europea a que “no externalice en terceros países el transbordo”, vital para la geoeconomía de la cadena de suministro y la propia logística del comercio exterior de la UE. En palabras de Landaluce: “el transbordo representa conectividad y ésta, a su vez, representa competitividad para el Puerto y las empresas exportadoras e importadoras”.



Foto satélite Estrecho de Gibraltar

Conectividad

Así, para el transbordo de mercancías es fundamental la conectividad que ofrecen puertos como el de Algeciras, que cuenta con conexión directa con más de 200 puertos en 5 continentes. Llevar una mercancía a puertos asiáticos desde el enclave andaluz es posible en poco más de 20 días, y sólo 1 semana si se trata de países de América Latina como Brasil. El

Puerto de Algeciras mueve 1 de cada 5 toneladas que pasan por lo puertos españoles y se sitúa entre los puertos europeos que mueven más de 100 millones de toneladas de Tráfico Total. Es además el puerto más eficiente de Europa y el 10º del mundo, según el ranking elaborado por el Banco Mundial y la consultora IHS Markit.

¡Os esperamos!

Con la celebración del Congreso de FETEIA 2022 en Algeciras del 29 de septiembre al 2 de octubre del año próximo, los miembros de la Federación podrán conocer de primera mano el funcionamiento del Puerto Bahía de Algeciras. ¡Os esperamos!





LA SOLUCIÓN PARA ESTAR **BIEN ASEGURADOS**

www.assekuransa.es +34 9 1060 2268

Reflexiones Valencia Port



Aurelio Martínez
Presidente Puerto de Valencia

En nombre de todas las personas que formamos parte de la Autoridad Portuaria de Valencia, tengo el honor de escribir unas líneas en este especial que edita FETEIA.

Aunque en su recta final intentó torcerse, 2021 ha sido un año de optimismo que, gracias al conjunto de la comunidad logística y portuaria, va a ser positivo para el conjunto de las empresas export/import de nuestra área de influencia. Un año de activación económica, tras el complicado 2020 marcado por la crisis de la pandemia, que nos está permitiendo la recuperación a niveles anteriores a las restricciones de la COVID-19.

Ha sido también un año con muchos retos, donde el transporte marítimo y logístico ha vuelto a demostrar su papel clave como motor del comercio internacional. Un ejercicio en el que los fletes, por diferentes causas, han crecido hasta máximos históricos y que esperamos que comiencen a normalizarse en los próximos meses. Un año que de nuevo ha puesto el foco en el sector, con el ejemplo del atasco del Ever Given en el Canal de Suez o los problemas de congestión en algunos puertos, especialmente de Estados Unidos.

Pero si hacemos una mirada al conjunto del 2021, podemos asegurar que ha sido un año que ha vuelto a demostrar la importancia de la actividad portuaria y logística en la recuperación de la economía y, por ende, en el bienestar de nuestra sociedad. Todos los que formamos parte de la comunidad Valenciaport podemos estar orgullosos de nuestra labor y compromiso con nuestros clientes.

Vamos a cerrar el año con 5,6 millones de contenedores, superando a El Pireo, y posicionándonos como el cuarto puerto de Europa y como el de mayor relevancia para los importadores y exportadores del Mediterráneo.

Somos un reflejo de lo que pasa en nuestro tejido industrial y, como aliados en su éxito, estamos muy orgullosos de comprobar que este 2021 ha sido un año histórico en el movimiento de contenedores llenos de carga y descarga. Una muestra de que los centros de producción están operativos y los países clientes de España están adquiriendo nuestros productos.

Valenciaport representa el 41% de la import/export del tráfico marítimo de España, llevamos los productos de las empresas a cualquier rincón del mundo y, somos un puerto eficiente y eficaz gracias

al gran trabajo que desempeñáis todos los que formáis parte de esta operativa. Una labor en la que destaca el papel de los transitarios, facilitando ese nexo para que el azulejo de Castellón llegue a mercados tan lejanos como Nueva Zelanda.

Los puertos están al servicio del tejido empresarial y, como socios y colaboradores, tenemos que ofrecerles los mejores servicios en áreas como las infraestructuras, la sostenibilidad o la digitalización.

La comunidad portuaria no va a dudar en poner a su disponibilidad todo lo necesario para favorecer la competitividad, para favorecer la economía española, para fomentar la creación de empleo y para generar riqueza a nuestra sociedad.

Estamos viviendo un periodo todavía complejo por esta pandemia sanitaria que tanto nos está afectando. Todos juntos vamos a seguir remando en el próximo año para continuar en esa senda de crecimiento. Nuestro éxito es el de las empresas y el de nuestra sociedad; y ahí siempre contaremos con todos los que formáis parte de FETEIA.

Muchas gracias.

Una aporía en la Ley de Contrato de Transporte Terrestre de Mercancías: el derecho de retención



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

Una de las preguntas de una prueba de selectividad para el acceso a la Universidad celebrada en Catalunya giró en torno a lo que es una “catáfora” (la catáfora consiste en la anticipación de que algo va a mencionarse después en el discurso que se realiza mediante un pronombre, un

determinante o un adverbio. Por ejemplo, en la frase “este es mi camión, “este” es una catáfora referida a “mi camión” que aparece después). Siguiendo, pues, por el camino de las figuras literarias o recursos lingüísticos me permito traer a colación la palabra “aporía” para calificar al derecho de retención tal como fue diseñado por el artículo 40 de la Ley 15/2009, de 11 de noviembre, del contrato de transporte terrestre, en lo sucesivo LCTTM. Porque si “aporía” significa, según el Diccionario de la Real Academia de la Lengua Española, un “enunciado que expresa o que contiene una inviabilidad de orden racional”, o sea una paradoja o dificultad lógica difícilmente superable, éste es el calificativo que merece el derecho de retención del artículo 40 de la LCTTM.

Veamos porqué.

El citado artículo 40 de la LCCTM dice textualmente:

“1. Si llegadas las mercancías a destino, el obligado no pagase el precio u otros gastos ocasionados por el transporte, el porteador podrá negarse a entregar las mercancías a no ser que se le garantice el pago mediante caución suficiente.

2. Cuando el porteador retenga las mercancías, deberá solicitar al órgano judicial o a la Junta Arbitral del Transporte competente el depósito de aquéllas y la enajenación de las necesarias para cubrir el precio del transporte y los gastos causados, en el plazo máximo de diez días desde que se produjo el impago”.

De la lectura del precepto se desprende, en primer lugar, que como es lógico el derecho de retención sólo se reconoce en relación a las mercancías directamente vinculadas con el precio del transporte y los gastos causados que hubiesen resultado impagados y no con respecto a los derivados de expediciones diferentes. Por este motivo en el caso de que exista una relación continuada de operaciones que den lugar a cargos y abonos, sin que la cifra resultante pueda imputarse a una determinada expedición, que es lo más frecuente, el derecho de retención será racionalmente inviable, es decir una “aporía” o, si se prefiere, una mera ficción.

Y todo ello dejando de lado que, en general, el precio del transporte, al menos

entre operadores que no sean consumidores, no suele establecerse como de pago al contado.

Por otra parte, y en segundo lugar, el expresado derecho se diseña en unos términos que lo hacen prácticamente inasequible. Así, el citado derecho se limita en el tiempo mediante la obligación de acudir en el plazo de 10 días desde que se produzca el impago a un procedimiento de depósito y subsiguiente enajenación de las mercancías en la cantidad necesaria para cubrir el precio del transporte y los gastos causados, procedimiento controlado por la autoridad judicial o por las juntas arbitrales del transporte. Limitación temporal y complejidad procedimental que, si bien hay que pensar que se fundamenta en la conveniencia de liquidar lo antes posible y con la mayor seguridad jurídica las relaciones de transporte, hace extremadamente dificultoso, cuando no imposible para muchos transportistas, hacer uso del beneficio de la retención.

Pues bien, esta dificultad en lograr la satisfacción del interés del porteador es debida, a mi parecer, a que el legislador ha mezclado, intencionadamente o no, lo que es el derecho de retención propiamente dicho con determinados privilegios que el Código de Comercio ya otorgaba a los transportistas y que en alguna medida han quedado desfigurados por la LCTTM. Analicemos someramente este aspecto de la cuestión.

El derecho de retención se trata, pura y simplemente, de un instrumento para estimular al deudor rebelde al pago de la deuda, que puede combinarse con otros privilegios concedidos a los transportistas para resarcirse del precio y gastos del transporte, pero no confundirse con ellos, como hace la LCTTM. El derecho de retención, por tanto, debería haberse instrumentado como la simple facultad de retener o no entregar las mercancías sino contra el pago de los portes y gastos causados. Y a su vez, y como instituciones diferentes y separadas, habría que haber regulado los tradicionales mecanismos de garantía de los derechos de cobro del porteador, que, repetimos, ya contemplaba el Código de Comercio en sus artículos 369, 374 y 375, consistentes en el depósito y enajenación judicial, o a través de las juntas arbitrales competentes, de las mercancías transportadas en cantidad suficiente para cubrir el precio del transporte y los gastos que se hubiesen suplido, háyase o no ejercido el derecho de retención.

No hacerlo así, tal como resulta del artículo 40.2 de la LCTTM antes

transcrito, no sólo supone dar al derecho de retención una naturaleza y alcance que no tiene --la de los derechos de realización de valor como la prenda y la hipoteca--, sino también provocar una indiscutible ambigüedad respecto al plazo de pago del precio del transporte cuando no se haya pactado otra cosa a tenor del art. 39.1 de la LCTTM¹. Así, según el citado artículo 40.2 de la expresada LCTTM el plazo de pago, en defecto de pacto, ha de ser los 10 días siguientes a la llegada de las mercancías a destino si no se quiere ser objeto del derecho de retención, mientras que con arreglo al artículo 41.1 de la propia Ley² el plazo legal de pago, salvo pacto en contrario, es de 30 días.

Sin olvidar, además, que resulta absurdo, incoherente y falto de sentido y del rigor que se ha de exigir al legislador, que pueda instarse el depósito y subsiguiente enajenación de las mercancías antes de haberse agotado el plazo legal de pago de 30 días a contar de la fecha de llegada de las mercancías a destino que señala, como ya se ha dicho, el artículo 41.1 de la propia LCTTM.

¹ El artículo 39.1 de la LCTTM dispone que “cuando otra cosa no se haya pactado, el precio del transporte y los gastos exigibles en virtud de una operación de transporte deberán ser abonados una vez cumplida la obligación de transportar y puestas las mercancías a disposición del destinatario.

² El artículo 41.1 de la LCTTM prescribe que “ en todo caso (,,,) el obligado al pago del transporte incurrirá en mora en el plazo de 30 días, en los términos previstos en la Ley 3/2004, de 29 de diciembre, por la que se establecen medidas de lucha contra la morosidad en las operaciones comerciales”.

Extremo, este último, que unido a la directa vinculación del derecho de retención con las mercancías causantes de los portes y gastos no satisfechos, lleva a la conclusión de que tal como ha sido configurado ese derecho por la LCTTM, el mismo alberga en su seno el estigma de una impracticabilidad de carácter racional, que es precisamente lo que caracteriza a las “aporías”.

Situación de ineficiencia que se viene a reconocer con toda claridad en la exposición de motivos de la Ley 13/2021, de 1 de octubre, por la que se modifica la Ley 16/1987, de 30 de julio, de ordenación de los transportes terrestres (LOTT), para luchar contra la morosidad en el ámbito del transporte de mercancías por carretera, entre otras materias, al decir que la legislación española ---refiriéndose en concreto, a la LCTTM--- se ha demostrado insuficiente para desincentivar de manera efectiva la morosidad empresarial en el campo del transporte.

Teniéndose que indicar que las medidas que adopta la Ley 13/2021 consisten en crear un nuevo tipo infractor por el incumplimiento del plazo máximo legal de pago de 60 días previsto en el artículo 4.3 de la Ley 3/2004, de 29 de diciembre, por la que se establecen medidas de lucha contra la morosidad en las operaciones comerciales; plazo máximo de pago establecido para el caso de que en el contrato de transporte se hubiera fijado un plazo de pago superior a los 30 días previstos por el artículo 4.1 de la LCTTM para el supuesto de que nada se hubiera acordado sobre el pago del precio, tal como más atrás ya se ha señalado.

Pero de esta nueva infracción y de sus correspondientes sanciones, que pueden llegar a multas de hasta 60.000€ cuando se considere que la falta de pago afecta significativamente la capacidad y solvencia económica del transportista o se haya superado en más de 120 días el plazo máximo legal de pago ---60 días según se acaba de decir---, nos ocuparemos en otra ocasión.

VICENS MATAS Advocats

Muntaner 434-436 · 2ª.

08006 BARCELONA

Tels. +34 93 215 20 62/66

advocats@vicensmatas.com

Áreas de actuación:

- ✓ Derecho Civil
- ✓ Derecho Constitucional
- ✓ Derecho Mercantil (Transportes, seguros, contratación)
- ✓ Derecho Administrativo.
- ✓ Derecho Administrativo sancionador
- ✓ Derecho Urbanístico
- ✓ Derecho de la Competencia
- ✓ Derecho sobre Competencia Desleal
- ✓ Derecho Tributario y Aduanero
- ✓ Derecho Penal Tributario
- ✓ Derecho Penal vinculado al transporte y a la circulación
- ✓ Litigación y Arbitraje

Bilbao, un puerto líder en corta distancia que apuesta por la descarbonización y la innovación

El Puerto de Bilbao afianza su posición como puerto especializado en Short Sea Shipping. De hecho, sigue siendo el primer puerto español en tráficos con norte de Europa y Reino Unido. Mueve, concretamente, el 19% del tráfico estatal con la Europa Atlántica y el 24% del tráfico con el Reino Unido.

Bilbao está conectado a 207 puertos de la Europa continental y 66 puertos del Reino Unido e Irlanda, gracias a los 33 servicios regulares semanales en contenedor, convencional, ro-ro y sólido que ofrecen las empresas, algunas de ellas con más de cien años de experiencia.

Estas conexiones marítimas se complementan con la agilidad en las tramitaciones, con servicios intermodales ferroviarios y con el impulso a los puertos secos y plataformas logísticas. En estos momentos, desde el Puerto de Bilbao hay

conexiones ferroviarias con Abroñigal, Arasur, Azuqueca, Barcelona, Coslada, Jundiz, Noáin, Nonduermas, Pancorbo, Sevilla, Silla, Vicálvaro, Villafria y Zaragoza. Las previsiones de crecimiento para el próximo año son optimistas, ya que existe un gran potencial de toneladas que van por carretera y son susceptibles de utilizar el enclave bilbaíno. Además, el Brexit se presenta como una oportunidad y, de hecho, se han realizado mejoras tanto en la infraestructura como el servicio, con el fin de que las navieras que trabajan en este enclave sigan siendo competitivas.

Asimismo, a lo largo de este año se han sumado nuevas líneas y se han reforzado servicios con Reino Unido e Irlanda, y se han llevado a cabo todos los preparativos para que el nuevo ferry Salamanca se incorpore en marzo de 2022 al servicio de Brittany Ferries que une Bilbao con Portsmouth.

Se trata de un ferry más eficiente y ecológico, que navegará con GNL como combustible. Podrá llevar hasta 1.015 pasajeros y transportar hasta 2714 metros lineales de vehículos de pasaje y camiones. Para atender a este nuevo ferry, así como a otros buques a gas que atraquen en el Puerto de Bilbao, Repsol construye una terminal de bunker de gas natural licuado en sus instalaciones

Sostenibilidad e innovación

La actividad del Puerto de Bilbao permite reducir anualmente un millón de camiones de las carreteras, lo cual contribuye a la reducción de las emisiones y la descarbonización. Asimismo, se encuentra elaborando un plan de transición energética, con el fin de descarbonizar la actividad portuaria en 2050, y trabaja en la instalación de cold ironing para 2023.

A estas iniciativas se suma a otras actividades emprendidas por la entidad para convertir a Bilbao en un Green Port y un referente medioambiental. En este sentido, 27 de sus proyectos encajan en al menos seis objetivos de desarrollo sostenible, alineados con los objetivos de la Agenda 2030; ha renovado por sexto año consecutivo el certificado EMAS; es el primer puerto del mundo en obtener la Declaración Ambiental de Producto (DAP) o Environmental Product Declaration (EPD); y ha sustituido los 1.300 puntos de luz exterior del Puerto por tecnología LED, con lo que consigue ahorrar más de un 50% de la energía respecto a la instalación anterior.

El foco en el medioambiente se complementa con otros dos ejes: la innovación y el emprendimiento. Uno de los proyectos estrella es su plataforma telemática (e-puertobilbao,) que ofrece a los clientes agilidad en los procesos y las operaciones. La Autoridad Portuaria ha puesto en marcha, asimismo, un proyecto piloto para mejorar la gestión del flujo de vehículos y contenedores. El Puerto de Bilbao se ha apoyado en la tecnología innovadora de AllRead MLT basada en Inteligencia Artificial, que permite, a partir del video de una sola cámara, obtener cinco informaciones claves al paso de cada vehículo: su tipología (turismo, camioneta, camión), el número del contenedor, la matrícula del vehículo, la matrícula del remolque, y la presencia, o no, de la señalización de mercancías peligrosas (MM.PP.).

Bilbao PortLab, el hub de innovación e investigación, es otra de sus principales iniciativas. Impulsado por la Autoridad Portuaria e integrado en la Fundación Puerto y Ría de Bilbao, tiene como objetivo crear un ecosistema de innovación en el Puerto de Bilbao y, para ello, trabaja con las empresas portuarias en los proyectos innovadores que se puedan generar internamente o atrayendo proyectos innovadores del exterior; y les invita, asimismo, a participar y aprovechar las oportunidades de financiación para sus planes de innovación que se están presentando o puedan presentarse en el futuro.

Seguros, fletes y la crisis del transporte internacional...



Laura C. Costantini
Gerente Comercial de Assekuransa

Ya han pasado más de 18 meses desde que el COVID se asomaba y esparcía por el mundo. A todos nos ha tocado de alguna manera atravesar esta dura experiencia en la vida personal y

profesional. Todo era incierto en un primer momento, así que hemos tenido que aprender a convivir con ello.

Si bien hoy podemos decir que la situación sanitaria ha mejorado en algunos aspectos, no dejan de verse algunas consecuencias no deseadas incluido el terreno del transporte. Afortunadamente, ante cierta parálisis que algunas industrias experimentaron, éste no fue el caso del transporte. Así, las necesidades continuaron surgiendo y de una u otra forma, las mercancías debieron trasladarse de un lado al otro.

Sin embargo, el primer impacto de incertidumbre tanto como algunas cuestiones de fuerza mayor, causaron efectos a largo plazo que aún se mantienen.

Podemos mencionar la actividad en fronteras, puertos y aeropuertos que se ha visto restringida.

En consecuencia, llegaron las demoras, la acumulación de carga en depósitos y la falta de insumos y productos. El gigante del mercado global: Asia; ha mostrado tener poca oferta y disponibilidad de espacios para transportar la mercancía, al mismo tiempo que los contenedores se quedaban en destino sin poder volver para cargar otra vez... Así, es que en efecto dominó, los fletes se disparan en su precio.

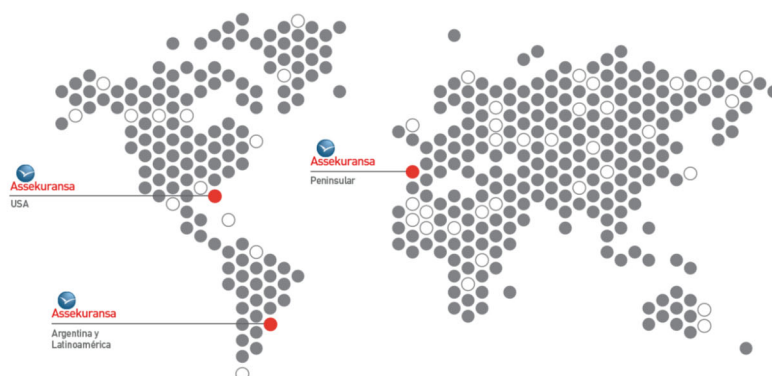
Por otro lado: ¿Qué sucedería si en el viaje sucede un imprevisto con la mercadería en la que se ha invertido?. Tanto esfuerzo en buscar proveedores, encontrar el producto, organizar la logística y como si fuese poco, pagar cuatro veces más por el flete respecto a la pre-pandemia. Y ni hablar si existe un compromiso a devolver el contenedor en el mismo estado; más aún en aquellos pequeños y medianos comerciantes que quizás con un solo embarque ponen en juego su patrimonio. La respuesta es realizar otra inversión clave: un seguro de transporte internacional de mercancías; que no solamente responderá por las pérdidas que acontezcan durante el transporte sino que además permite

recuperar el valor de ese flete, y también es posible incluir el valor del contenedor!. Incluso, se incorporan coberturas de almacenamiento intermedio para sortear los posibles pequeños atrasos que se generen antes de la zarpada del buque o durante el despacho en destino.

Pero al buscar un seguro debemos considerar los alcances de la póliza que ofrece: qué cubre y qué no. Preguntarnos por ejemplo: ¿Devolverán la totalidad de la pérdida?. ¿Harán alguna deducción? ¿Puedo reclamar cualquier monto?.

Por supuesto, en este análisis también hay que incluir al asegurador que hay detrás. Obviamente que es fundamental el tratamiento y servicio que nos ofrezcan, así como el asesoramiento adecuado y acorde a las necesidades.

En ASSEKURANSA, compañía y correduría de seguros, velamos por cumplir cada una de esas premisas. Nuestra dedicación, respuesta, solidez y trayectoria brindan la tranquilidad y experiencia que el asegurado necesita.



Bilbao PORT



Bilboko Portuko Agintaritza | Autoridad Portuaria de Bilbao

Puerto de Bilbao, sin ir más lejos.

EPD®



www.bilbaoport.eus

EL VALOR DE LA INFORMACIÓN

Transporte XXI
El periódico del transporte y la logística en España

LIBRO BLANCO

SECTOR
TRANSITARIO
EN ESPAÑA



EDICIÓN 2021

RANKING DE TRANSITARIOS EN ESPAÑA

Ran. 2021	Ran. 2020	EMPRESA	Provincia	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2020/19	2021/20
1	1	Kaizer & Nagel SA	Madrid	476,49	476,49	476,49	476,49	476,49	476,49	0%	0%
2	2	Walmat Logística SA	Barcelona	350,00	350,00	350,00	350,00	350,00	350,00	0%	0%
3	3	Almacén Logístico SA	Barcelona	275,00	275,00	275,00	275,00	275,00	275,00	0%	0%
4	4	Interlogística Transportes Industriales SA	Barcelona	200,00	200,00	200,00	200,00	200,00	200,00	0%	0%
5	5	DSV Air & Sea SA	Barcelona	180,00	180,00	180,00	180,00	180,00	180,00	0%	0%
6	6	DSV World Spain SA	Madrid	150,00	150,00	150,00	150,00	150,00	150,00	0%	0%
7	7	Elbe Spain SA	Madrid	140,00	140,00	140,00	140,00	140,00	140,00	0%	0%
8	8	CHL Global Forwarding Spain SL	Madrid	130,00	130,00	130,00	130,00	130,00	130,00	0%	0%
9	9	Remontados SL	Barcelona	120,00	120,00	120,00	120,00	120,00	120,00	0%	0%
10	10	Walmat Logística Spain SL	Barcelona	110,00	110,00	110,00	110,00	110,00	110,00	0%	0%
11	11	Cesa Freight España SL	Valencia	100,00	100,00	100,00	100,00	100,00	100,00	0%	0%
12	12	Agility Spain SA	Madrid	90,00	90,00	90,00	90,00	90,00	90,00	0%	0%
13	13	Sabur Logística SA	Madrid	80,00	80,00	80,00	80,00	80,00	80,00	0%	0%
14	14	Transitario SA	Madrid	70,00	70,00	70,00	70,00	70,00	70,00	0%	0%
15	15	Walmat Marítima SL	Valencia	60,00	60,00	60,00	60,00	60,00	60,00	0%	0%
16	16	DSV Freight Spain SL	Barcelona	50,00	50,00	50,00	50,00	50,00	50,00	0%	0%
17	17	Depósitos de Comercio Exterior SA	Barcelona	40,00	40,00	40,00	40,00	40,00	40,00	0%	0%
18	18	F.I. Agrícola Ybarra Saiz de Bena SL	Madrid	30,00	30,00	30,00	30,00	30,00	30,00	0%	0%
19	19	Intermodal Worldwide Logística SA	Barcelona	20,00	20,00	20,00	20,00	20,00	20,00	0%	0%
20	20	DSV Air & Sea Logística SA	Barcelona	10,00	10,00	10,00	10,00	10,00	10,00	0%	0%
21	21	DSV Air & Sea SL	Barcelona	5,00	5,00	5,00	5,00	5,00	5,00	0%	0%
22	22	Transitario World SL	Madrid	4,00	4,00	4,00	4,00	4,00	4,00	0%	0%
23	23	SF Valladares España SL	Barcelona	3,00	3,00	3,00	3,00	3,00	3,00	0%	0%
24	24	Agencia Fernández de Cádiz SL	Madrid	2,00	2,00	2,00	2,00	2,00	2,00	0%	0%
25	25	Compañías Frías y Traz Internacionales SA	Barcelona	1,00	1,00	1,00	1,00	1,00	1,00	0%	0%
26	26	Madrid Express SL	Madrid	0,50	0,50	0,50	0,50	0,50	0,50	0%	0%
27	27	Correos Españoles SL	Madrid	0,20	0,20	0,20	0,20	0,20	0,20	0%	0%
28	28	Bentley Transport Logística Spain SA	Madrid	0,10	0,10	0,10	0,10	0,10	0,10	0%	0%
29	29	Kerry Logística Spain SA	Madrid	0,05	0,05	0,05	0,05	0,05	0,05	0%	0%
30	30	Protecciónes Portuarias Grupadas y Valencian SA	Valencia	0,02	0,02	0,02	0,02	0,02	0,02	0%	0%
31	31	DSV Logística SL	Barcelona	0,01	0,01	0,01	0,01	0,01	0,01	0%	0%
32	32	Sulstream Transportes SL	Barcelona	0,005	0,005	0,005	0,005	0,005	0,005	0%	0%
33	33	Autocam Forwarding SA	Barcelona	0,002	0,002	0,002	0,002	0,002	0,002	0%	0%
34	34	TYS-ES International Freight España SL	Valencia	0,001	0,001	0,001	0,001	0,001	0,001	0%	0%
35	35	Intermodal Global Logística SA	Barcelona	0,0005	0,0005	0,0005	0,0005	0,0005	0,0005	0%	0%
36	36	Operinter Valencia SL	Madrid	0,0001	0,0001	0,0001	0,0001	0,0001	0,0001	0%	0%
37	37	L.S.T. 2009 SA	Valencia	0,00005	0,00005	0,00005	0,00005	0,00005	0,00005	0%	0%
38	38	Almacén Castellón Logística SA	Valencia	0,00001	0,00001	0,00001	0,00001	0,00001	0,00001	0%	0%
39	39	Almacén Castellón Logística SA	Valencia	0,000005	0,000005	0,000005	0,000005	0,000005	0,000005	0%	0%
40	40	Intermodal Expansión y Servicios SA	Valencia	0,000001	0,000001	0,000001	0,000001	0,000001	0,000001	0%	0%
41	41	AM Cargo Logística SL	Madrid	0,0000005	0,0000005	0,0000005	0,0000005	0,0000005	0,0000005	0%	0%
42	42	Transporte Océano SL	Barcelona	0,0000001	0,0000001	0,0000001	0,0000001	0,0000001	0,0000001	0%	0%
43	43	Stark Logística Transport SL	Barcelona	0,00000005	0,00000005	0,00000005	0,00000005	0,00000005	0,00000005	0%	0%
44	44	Transportes de Bussell Entre España SA	Madrid	0,00000001	0,00000001	0,00000001	0,00000001	0,00000001	0,00000001	0%	0%
45	45	Alcala SA	Madrid	0,000000005	0,000000005	0,000000005	0,000000005	0,000000005	0,000000005	0%	0%
46	46	Alcala SA	Madrid	0,000000001	0,000000001	0,000000001	0,000000001	0,000000001	0,000000001	0%	0%
47	47	Alcala SA	Madrid	0,0000000005	0,0000000005	0,0000000005	0,0000000005	0,0000000005	0,0000000005	0%	0%
48	48	Alcala SA	Madrid	0,0000000001	0,0000000001	0,0000000001	0,0000000001	0,0000000001	0,0000000001	0%	0%
49	49	Alcala SA	Madrid	0,00000000005	0,00000000005	0,00000000005	0,00000000005	0,00000000005	0,00000000005	0%	0%
50	50	Alcala SA	Madrid	0,00000000001	0,00000000001	0,00000000001	0,00000000001	0,00000000001	0,00000000001	0%	0%

Transporte XXI

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



@Transportexxi

El periódico del transporte y la logística en España
Transporte XXI

15 DE DICIEMBRE DE 2021
El transporte por carretera busca romper el "dominio" del cargador



Francisco Martínez
Presidente de AEM
"LA MENSAJERÍA SIEMPRE HA TENIDO ESPACIO PROPIO"
Páginas 8-9

FERROCARRIL / 17
VIA amplía s
autopista fer
con una ne



Puertos del Estado



Las inversiones en los puertos para el quinquenio 2021-2025 ascenderán a 11.000 millones de euros



Álvaro Rodríguez Dapena
Presidente Puertos del Estado

2021 ha sido un año intenso, marcado por los efectos de la pandemia, en el que el sistema portuario ha dedicado ingentes esfuerzos para conseguir que los puertos, y las cadenas logísticas de las que forman parte, siguieran funcionando con

normalidad. Fruto de este esfuerzo ha resultado la recuperación del tráfico portuario de mercancías que en este ejercicio 2021 se aproxima al máximo histórico de 564,5 millones de toneladas alcanzado en 2019.

Entre los principales trabajos que hemos desarrollado en estos últimos meses destacan, en primer lugar, el consenso alcanzado para fijar el Marco Estratégico del Sistema Portuario que marca el rumbo de los puertos que queremos para 2030, cuya aprobación definitiva está cercana, y que ya estamos implementando en los Planes de Empresa aprobados para 2022, incluyendo por primera vez indicadores de la triple dimensión de los puertos: económica, ambiental y social. Además, hemos publicado y adjudicado la primera convocatoria del fondo de innovación abierta Puertos 4.0, que ha resultado un éxito de participación, con más de 500 ideas y proyectos presentados, donde incluso, ya hemos lanzado la segunda convocatoria.

Finalmente, hemos aprobado importantes proyectos de conexión ferroviaria con los puertos, y los hemos incluido en el Mecanismo para la Recuperación y la Resiliencia. En este sentido, el Fondo Financiero de Accesibilidad Terrestre Portuario, en los Planes de Empresa 2022 de las Autoridades Portuarias en los próximos 4 años, incluye 800 millones de euros para un conjunto de 62 actuaciones cuya inversión se valora en 1.540 millones de euros.

También hemos incluido numerosos proyectos de protección medioambiental por importe de 324 millones en el periodo 2021-2025 (92 millones para 2022), actuaciones en línea con el Pacto Verde de una economía climáticamente neutra en 2050 y el paquete legislativo conocido como 'fit for 55' con un horizonte del 2030, apostando por la sostenibilidad en los puertos, en línea con lo establecido en el Marco Estratégico.

En conjunto, para facilitar la modernización de los puertos, se han incluido planes de inversiones para el quinquenio 2021-2025 por importe de 11.000 millones de euros, contando con la aportación pública y la privada comprometida en dichos planes. De hecho, la inversión ajena prevista en los puertos españoles para el año 2022 asciende a 1.323 millones y la total del periodo 2021-25 casi alcanza los 6.400 millones, cifra que supera a la de la inversión pública.

Todo lo logrado ha sido posible gracias a las comunidades portuarias, y a todos los trabajadores de los puertos, sin cuyo compromiso, implicación, y esfuerzo no se hubiera podido lograr. En particular, quiero agradecer al conjunto de los transitarios, representados por FETEIA, su aportación para que las cadenas logísticas funcionen de manera organizada, proponiendo soluciones y asegurando que los suministros no se detengan.





Publicidad **donde todo conecta**
Jueves, 21 de noviembre de 2019

veintepies.com

Nacional Internacional Logística y Transporte Comercio Exterior Empresas Opción Buzón Jurídico Especiales

Valencia Alicante Castellón Barcelona Andalucía Tarraçona Gijón

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 estiba para el próximo día 25, continuarán durante el día de hoy. Según fuentes de Coordinadora, sven...

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 las necesidades que plantean las navieras, es uno de los temas abordados durante el encuentro celebrado en Malta de Madports, 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 Ortega, y Miguel Sánchez, por parte de la asociación organizadora, han animado 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.

3DFACTORY INCUBATOR El futuro se imprime aquí

stock logistic

DESCÁRGATE LOS ESPECIALES DE FRUIT ATTRACTION FORO ADUANERO EN FORMATO PDF

INTERNACIONAL

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, Transporte y Comercio Exterior

26ª EDICIÓN INTERMODAL 2020 SOUTH AMERICA

INNOVACIÓN Y DIGITALIZACIÓN

fORO INTERNACIONAL
Publicación de Transporte, Logística y Comercio Exterior

n130
Del 26 al 28 de Octubre
Feria Internacional de Sector Frutas y Hortalizas

fruit attraction
INTERNATIONAL TRADE SHOW FOR THE FRESH AND VEGETABLE INDUSTRY

Transporte TERRESTRE

¡Gracias!



XII CONGRESO **FETEIA**
ALGECIRAS 2022 29-30 SEPT / 1-2 OCT
¿El comercio internacional en peligro?

¡Les esperamos en Algeciras!



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 Portuària.
Juntos consolidamos Barcelona como el *smart-port* de referencia del sur de Europa.

Súmate: Avanzamos juntos.



www.portdebarcelona.cat