

Empresa Transitaria

EL ANUARIO DE LOS OPERADORES LOGÍSTICOS

Núm. 23

DICIEMBRE 2023

LA CLAVE ESTA EN EL MAR



RUMBO COMPARTIDO

Transformando los puertos del
presente para conquistar los
retos del futuro.



Puertos del Estado



INDICE

- 5 Editorial · Enric Ticó, Presidente FETBA-OLTRA: Medo o Terror.
- 7 Antonio Nabo, Chair CLECAT - Maritime Institute: Maritime discoveries. The world and the navigators
- 10 Matteo Catani, CEO Grandi Navi Veloci : La transición energética representa un reto, pero también una oportunidad sin precedentes para el sector marítimo, es por ello que debe coordinarse y apoyarse de la mejor manera posible.

EL CUESTIONARIO DE LA REVISTA DE FETBA

- 13 Álvaro Rodríguez Dapena, Presidente Puertos del Estado
- 17 Gerardo Landaluce, Presidente Autoridad Portuaria de la Bahía de Algeciras
- 19 Lluís Salvadó, Presidente Autoridad Portuaria de Barcelona
- 22 Ricardo Barkala, Presidente Autoridad Portuaria de Bilbao
- 25 Mar Chao, Presidenta Autoridad Portuaria de Valencia
- 27 Aurelio Martínez, Catedrático en economía: El futuro no existe, lo hacemos entre todos
- 31 Jaume Altisent, Presidente Club Transitario Marítimo: ¿Porqué los transitarios son tan resilientes?.
- 33 Pere Navarro, Delegado especial del estado en el CZFB: La logística 4.0 como pilar de la economía digital.
- 37 Agustín Montori, Presidente Comisión Marítima FETBA-OLTRA: Tendencias del transporte marítimo.
- 39 Elena Seco, Presidenta Asociación española de Promoción del TMCD: Futuro del transporte marítimo de corta distancia, retos y oportunidades
- 43 Evira Gallego, General Manager CSP Iberian Bilbao Terminal : EU-ETS

LA VENTANA JURIDICA DE LA REVISTA DE FETBA

- 47 Manuel M Vicens, Secretario General FETBA-OLTRA: Documentación de transporte en las Reglas de Rotterdam
- 57 Martín Fernández, Secretario Técnico FETBA-OLTRA: Propuestas de modificaciones legislativas para la mejora de la competitividad del sector marítimo.

Edita:

FUNDACIÓN FETEIA

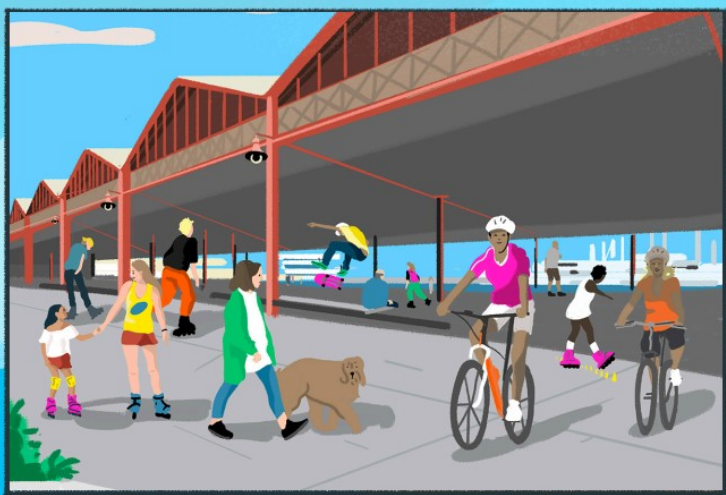
Vía Laietana, 32-34 · 3ª planta, oficina 307 · 08003 BARCELONA

Tel. +34 932 689 430 · feteia@feteia.org · www.feteia.org

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



En lo grande
y en lo pequeño



CONECTAMOS
valenciaport

EDITORIAL



Enric Ticó
Presidente FETEIA-OLTRA

MIEDO O TERROR

Sin miedo estaríamos muertos. Paul Ekman afirmaba que el miedo es el sexto sentido y posiblemente éste sea el sentido que deberíamos desarrollar preferentemente los que trabajamos desde el corazón de la cadena logística, como es el caso de los arquitectos de la cadena de transporte: los Transitarios.

El miedo no es lo mismo que el pánico, claro. El **miedo** es lo que nos mantiene en vida, alerta los instintos, analizando en base a nuestros conocimientos, nuestro talento y nuestra capacidad de antelación la gestión adecuada de los datos de los que disponemos para seguir adelante.

Porque si miramos cara a cara al año 2024, no me digan ustedes que no corremos el riesgo de sucumbir al pánico. A seguir vendiendo nuestras empresas en el Rastro o “el mercat dels Encants”. El próximo año se

avecina con un par de circunstancias que incidirán, y mucho, en el normal desarrollo de las cadenas de suministros y la logística: en primer lugar, las **citas electorales**. Quien iba a pensar que la democracia podía llegar a ser un riesgo.

Ciertamente lo es cuando uno escucha o lee a muchos de los políticos que intentan ocupar la “silla” durante el próximo año. Según el Informe anual del **CIDOB**, vemos que los ciudadanos de 76 países están llamados a votar. Regiones o países tan importantes como Europa, los EE.UU., Rusia, India, Taiwán... Los operadores logísticos necesitamos una cierta tranquilidad y seguridad jurídica para poder hacer nuestro trabajo que debemos realizar con una cierta previsión y seguridad. Por desgracia, si escuchamos a algunos de los que pretenden gobernarnos, la situación de animosidad que ha cuajado en nuestra clase política, o las modificaciones legislativas que podrían

producirse masivamente en caso de que logren sus objetivos podría conllevar un auténtico riesgo para todos.

Otro gran riesgo lo constituyen las **guerras** que están en marcha: la europea en Ucrania, la del Oriente próximo en la región del Canal de Suez, Sudán en África, o las amenazas que se están perfilando como novedades para el 2024 en Centroamérica... desgracias que se producen en un momento en el cual las organizaciones multinacionales están desaparecidas o son inoperantes. En este tema tampoco los transitarios, por mucho que desempolvemos nuestra famosa bola de cristal, podemos prever con tiempo suficiente cuales van a ser los corredores logísticos que estarán plenamente operativas los próximos meses. Sin ir más lejos: la prestigiosa **agencia EFE** auguraba, en base a la información proporcionada por el gobierno egipcio, que con una ampliación del Canal de Suez “se evitarán incidentes y se multiplicarán los ya cuantiosos beneficios de la empresa explotadora, que se aproximan a los 10.000 millones de dólares. Y quince días después, a pocas millas de distancia, en el Estrecho de Mandeb, se producían y se producen ataques con drones y misiles a los barcos mercantes, bloqueando en buena parte la infraestructura marítima... Además, por si el modo marítimo (base de la mayor parte del transporte internacional) no tuviera suficientes problemas, los gobiernos han detectado una fuente de ingresos vía tasas, impuestos y cargas económicas (como por ejemplo el ETS), que aún encarecerán más los precios del transporte a escala global.

Precisamente, es por este papel fundamental que desempeña el transporte marítimo, que decidimos realizar el presente monográfico, en el que han participado expertos de primer nivel, y que confiamos sirva para iluminar un poco el camino que tenemos por delante.

Pues nada; les deseo un próspero año nuevo. Afronten el 2024 con ilusión y sin preocupaciones, al menos en la materia que nos ocupa, porque una cosa está clara: el talento, la anticipación y las redes mundiales de transitarios estamos para seguir asegurando la cadena de suministro. Con miedos, que es lo que nos mantiene vivos, pero sin pánico, que es lo que nos podría bloquear.

Y un mensaje a las autoridades europeas: no nos compliquen más la vida. No cambien de políticas cada medio minuto, y sobre todo, tengan en cuenta a las asociaciones, como CLECAT y FETEIA, para que les ayudemos a que el comercio internacional, a pesar de las borrascas imperantes, pueda seguir siendo una de las principales bazas del bienestar de las personas y del futuro de las industrias.

MARITIME DISCOVERIES - THE WORLD AND THE NAVIGATORS



Antonio Nabo Martins
Chair CLECAT· Maritime Institute

Maritime transport is essential for transactions of goods and products between continents. We can even say, without reservation, that it is largely responsible for the global market in which we all, without exception, are part of. If until recently its challenges were essentially the search for efficiency, safety and competitiveness criteria, today this segment faces another type of challenges, probably more complex and complicated to resolve.

The main challenge - and perhaps most difficult to resolve - is decarbonization. For ships that sail many miles, what will be the best and most sustainable fuel? If for the short sea it will make sense to talk about electrical energy sources, because the scales and distances are shorter, for the deep sea the unknown remains: we will probably see, not a singular solution, but a panoply of solutions, which, combined, can make this mode of transport less polluting. From the solution found will also depend on the ETSs tax that come into force and will greatly penalize the ports in southern Europe because of the deviation of ships. Decarbonization will inevitably have

additional costs and we all know who will have to bear them.

Another challenge that contemporary times face is Digitalization and Artificial Intelligence. How will they impact maritime transport? More digitalization means greater exposure and, consequently, greater exposure means the need for greater security, confidentiality and new skills for all professionals involved in this business.

Infrastructures, Regulation, and Customs Regulation are other challenges that we will have to overcome in the near future. Making regulation more transparent and accessible to everyone, adopting balanced models and procedures with equitable conditions for all players, allowing free access in a clear manner to all participants - this is a list of monstrous challenges, since excessive regulation is often the reason why a given country finds itself in unfavourable competitive conditions compared to other countries.

eI MERCANTIL

Running away from hype
to be your news hub

www.elmercantil.com

The COVID-19 pandemic brought concrete problems with different solutions: each country found 'their' solution. However, everyone ended up realizing that, irremediably, the factory of the world was in Asia. One of the first impacts was on freight rates, which, in some cases, suffered exponential increases of almost 1000% - something that was known to be unsustainable.

Then came military conflicts, proving, once again, that dependence on maritime transport can be catastrophic for some countries and, in some cases, for entire regions of the globe, and, in these circumstances, new trends soon emerge, including the attempt of making astronomical profits in a short time and in a less ethical way. In addition to freight, which I already mentioned, the increase in vertical integration mechanisms, taking advantage of knowledge of crucial information and the application of less ethical conditions in transactions, in certain cases, almost constituting abuse of a dominant position. In many situations, freight forwarders still suffer today from the application of such irrational fees, which have become frequently applied.

Another rising trend is near shoring. When it is realized that the production of goods is thousands of kilometers away from consumption; when it is realized that the price of this transport cannot be controlled; when it is realized that fewer miles have to be sailed in the name of the environment, the need then arises to produce closer to consumption. This trend will take a few years to be implemented - if it is, in fact, implemented successfully - since the current economy is based on cheap labor and we all know that labor in Europe is not that cheap.

The trade 'war' between the USA and [China](#) over the production of semiconductors, the artificial intelligence industry and the emergence of new technologies could eventually bring about a more qualified, competent, and not as cheap workforce as expected, which can also mean industrial relocation from one region of the globe to another. For Europe, this strategy can be implemented in non-European countries, closer to Europe, with consolidated political regimes (see the case of the North African region, where labour is also cheaper).

If these trends gain traction, maritime transport will have to adapt to shorter, faster and perhaps less polluting distances and, perhaps, for this reason we will already be witnessing the consummation of a considerable number of orders for smaller ships by the largest shipowners in the world. In my opinion, to continue to guarantee the success of logistics chains, maritime transport will necessarily have to mitigate some problems and adopt measures that must include:

- ✓ Invest in technology; (decarbonization and digitalization)
- ✓ Invest in collaborative partnerships;
- ✓ Invest in preventive logistics.

These conditions will allow maritime transport to overcome the daily disruptions it currently faces without any problems.

LA TRANSICIÓN ENERGÉTICA REPRESENTA UN RETO, PERO TAMBIÉN UNA OPORTUNIDAD SIN PRECEDENTES PARA EL SECTOR MARÍTIMO. ES POR ELLO QUE DEBE COORDINARSE Y APOYARSE DE LA MEJOR MANERA POSIBLE



Matteo Catani
CEO de Grandi Navi Velocci

El reto más importante que de aquí a 2050 unirá a todos los operadores del sector marítimo a nivel internacional es sin duda el de la descarbonización, es decir, la reducción de las emisiones de dióxido de carbono y de gases de efecto invernadero en general.

El Grupo MSC -del que formamos parte- está muy comprometido con la búsqueda de las mejores soluciones posibles para alcanzar los objetivos que la transición energética requiere de nuestro sector. Y nosotros, como GNV, estamos contribuyendo a minimizar el impacto en el medio ambiente y las emisiones y, al mismo tiempo, maximizar el valor económico y social creado en los territorios que acogen nuestros ferries cada año.

Concretamente, estamos invirtiendo en la renovación de nuestra flota, de hecho, se han encargado 4 nuevos barcos, ahora en construcción, que comenzarán a operar en nuestras líneas a partir de finales de 2024 y finales de 2026 (para una inversión de unos quinientos millones de euros). En vista del aumento de la capacidad de carga, las dos primeras unidades nuevas reducirán las emisiones por unidad

transportada en un 30% en comparación con los buques actuales. El tercer y cuarto barco serán propulsados por GNL. Esto permitirá, además de la reducción total de óxidos de azufre (SOx), una reducción de las emisiones de CO2 de un 20% adicional en comparación con los dos primeros barcos (por lo tanto, -50% en comparación con los actuales).

Además, todos los nuevos buques estarán equipados con sistemas que permitan el cold ironing, es decir, la posibilidad de recibir electricidad desde tierra mientras se está en puerto, apagando los generadores de a bordo y, en consecuencia, reduciendo las emisiones. En este aspecto, ya estamos inmersos en el estudio de soluciones para la conversión de unidades que ya operan en la flota de GNV. En cualquier caso, la reducción de CO2 no es el único objetivo; De hecho, nuestra compañía ya ha invertido cerca de 90 millones de euros para la instalación de sistemas de depuración -capaces de limpiar el combustible para reducir, controlar y monitorizar las emisiones, reduciéndolas en más de un 80%- y en 2024 serán 17 las unidades equipadas con esta solución.

En términos más generales, estamos aumentando nuestros esfuerzos y cumpliremos nuestras promesas, pero para lograrlo, las autoridades también deben definir una estrategia clara y uniforme para la descarbonización del transporte marítimo. Los legisladores, de hecho, están poniendo en marcha una serie de normas que no están coordinadas entre sí.

Tanto la Organización Marítima Internacional (OMI) como la Unión Europea están desarrollando su propia estrategia y medidas para mitigar las emisiones de gases de efecto invernadero y reducir los efectos del calentamiento global. Y esta toma de decisiones desigual crea confusión y bloquea la inversión en lugar de facilitar la transición energética.

El proceso de descarbonización del sector marítimo depende casi en su totalidad de las infraestructuras de producción y distribución de nuevos combustibles, respecto de los cuales la industria naviera puede actuar como estímulo sin poder, sin embargo, controlar el calendario de su desarrollo y difusión. Está claro que la industria naviera puede adoptar nuevos combustibles capaces de producir menos emisiones si están disponibles en el mercado y se distribuyen adecuadamente.

El tema de los costes relacionados directa e indirectamente con el proceso de descarbonización de la industria marítima es uno de los temas centrales de un camino que no está en discusión y que el sector marítimo ya ha comenzado a seguir con decisión. Sin embargo, la ruta conllevará enormes costos que el armamento no podrá absorber o soportar por sí solo.

Para que estos costes no sean asumidos exclusivamente por los consumidores, en términos de mayores costes de los servicios, es necesario que los gobiernos tomen medidas para apoyar y acompañar la vía de la transición energética a través de incentivos adecuados a la inversión.

Las inversiones en la renovación de la flota y los elevados costes de los nuevos combustibles deben hacer que el legislador considere que: 1) invertir en el sector marítimo la mayor parte de los ingresos derivados de la aplicación del RCDE al sector marítimo y del FUEL-UE-Marítimo; 2) incentivar a quienes invierten en nuevos buques/tecnologías; 3) Reducir la diferencia de precios entre los combustibles alternativos existentes y futuros para cubrirlos.





Fundada
 en 1978

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

Via Laietana, 32-34, 3º
 08003 Barcelona
 T. 93 268 94 30

feteia@feteia.org
 www.feteia.org



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

Actualmente contamos con más de 600 empresas asociadas

Nuestra Federación tiene creadas Comisiones técnicas especializadas en Aduana, Aéreo, Marítimo, Terrestre, Formación, Nuevas Tecnologías, ESG (Environmental, Social and Governance) y Jóvenes transitarios. En colaboración con Fundación FETEIA realiza estudios, informes, investigaciones, encuestas y toda clase de trabajos relacionados con el desarrollo de la logística, el transporte (aéreo, terrestre, marítimo y multimodal) y el comercio internacional.

ASÓCIATE:

ATEIA-OLTRA ALICANTE
 eugeniolopezgongora@gmail.com

ATEIA ARAGON-OLT
 ateia@ateia-aragon.org

ATEIA-OLT ASTURIAS
 feteia@feteia.org

ATEIA-OLTRA BAHIA ALGECIRAS
 secretaria@ateiacg.com

ATEIA-OLTRA BALEARS
 feteia@feteia.org

ATEIA-OLTRA BARCELONA
 ateia@bcn.ateia.com

ATEIA BIZKAIA-OLT
 ateia@cebek.es

ATEIA CADIZ
 pmeni@empresariosdecadiz.es

ATEIA-OLTRA CEUTA
 feteia@feteia.org

ATEIA-OLTRA GALICIA
 ateia@ateiaa-galicia.org

ATEIA-OLTRA GIRONA
 ateia@lajonquera.com

ATEIA GIPUZKOA-OLT
 Info@ateia-gipuzoa.org

ATEIA-OLTRA LAS PALMAS
 info@ateialaspalmas.com

ATEIA-OLTRA MADRID
 secretaria@ateia-madrid.com

ATEIA MALAGA
 fetrama@gmail.com

ATEIA-MELILLA
 asociaciones@cemelilla.org

ATEIA-OLTRA SEVILLA
 Info@laignere.com

ATEIA TARRAGONA
 apcb@tinet.fut.es

ATEIA-OLTRA TENERIFE
 ateia@ateia-tenerife.org

ATEIA-OLTRA VALENCIA
 mdolores@ateiavl.com

EL CUESTIONARIO DE LA REVISTA DE FETEIA

ALVARO RODRIGUEZ DAPENA
PRESIDENTE
PUERTOS DEL ESTADO



1. Nos gustaría una visión global del futuro del transporte marítimo y de los puertos con terminales multimodales principales.

El transporte marítimo y los puertos han sido, son y serán trascendentales para la actividad de comercio internacional de mercancías. Lo son a escala transoceánica y lo son igualmente para cubrir distancias cortas.

En lo que respecta a la escala global, tras la eclosión del movimiento de cargas a granel desde el mundo clásico, en primera instancia agroalimentarias y en una segunda fase ya después de la Revolución industrial, energético-industriales, desde mediados del siglo XX el protagonismo pasó a la mercancía general en contenedor. La revolución tecnológica del pasado siglo en el ámbito del transporte marítimo ha sido justamente la incorporación del contenedor, unidad estándar intermodal, manejada por elevación ('lift on-lift off' o 'lo-lo') que, a modo de 'caja mágica', ha permitido fluidificar las corrientes de carga en toda cadena logística. Hoy estamos entrelazados a través de una red de líneas marítimas regulares de transporte de contenedores que llegan a cada rincón del planeta, operadas por navieras cada vez más concentradas, con buques que han venido tendiendo al gigantismo y organizada en esquemas 'hub&spoke' hoy dominantes. La economía de escala de toda esa oferta global de servicios marítimos ha permitido justamente hacer del comercio internacional la palanca del desarrollo de numerosos países, comunidades y empresas en todo el planeta. Por su posición estratégica frente a esas grandes líneas marítimas, España ha venido experimentando un intenso desarrollo portuario hasta el punto de ser líder en Europa en conectividad marítima con el resto del planeta y también en movimiento de contenedores, con un tráfico en 2022 de 17 millones de TEUS (contenedores equivalentes de 20 pies). Esta oferta marítimo-portuaria permite abastecer nuestros mercados intermedios y finales, allá donde la producción nacional no alcanza y, a la vez, dar salida directa a las empresas españolas con vocación exportadora, sobre todo cuando, en periodos de crisis, se frena la demanda interna.

Al albur del actual reagrupamiento de capital dirigido no solo a una logística de proximidad, sino a una producción de proximidad, países como Turquía o Marruecos en relación con Europa y Méjico con respecto a Estados Unidos, están disfrutando de un fuerte crecimiento desde una perspectiva comercial. Ello está intensificando la modalidad de transporte marítimo de corta distancia apoyada en el movimiento de unidades de carga y descarga por rodadura ('roll on-roll off' o 'ro-ro'). Si en España el tráfico de contenedores 'deep sea' ha tendido a la baja desde hace aproximadamente un año, el de camiones completos y semirremolques se mantiene al alza pese a la atonía económica mundial. Además de la emergencia en las últimas dos décadas de una red autopistas del mar tanto en el Mediterráneo como en el Atlántico, se está registrando un crecimiento muy potente de tráfico 'ro-ro' a través del Estrecho, a un ritmo equivalente al que registraron los tráficos de camiones por Irún y La Junquera entre los años 1986 y 2008. Si en aquellos años el acicate fue la entrada en un mercado de libre comercio como es el de la actual Unión Europea, ahora el repunte del tráfico 'ro-ro' es fruto de un refuerzo comercial derivado de un crecimiento sin precedentes en el Norte de Marruecos. Este crecimiento se apoya en una tupida red de líneas regulares de alta frecuencia destinadas al transporte marítimo de corta distancia, que atiende cargas sometidas a una logística muy tensa en la mayor parte de los segmentos de tráfico (textil, automoción, hortofrutícola...).

En términos de tendencia a medio y largo plazo, ambas modalidades de transporte marítimo se mostrarán al alza. Puede que el transporte marítimo transoceánico de contenedores ralentice su antaño vertiginoso crecimiento, pero, en un contexto más o menos estable, debiera seguir creciendo. Por su parte, el transporte marítimo de corta distancia se ha revelado como una opción viable y competitiva en entornos de fuerte competencia con otras cadenas de transporte, con lo que es probable que se mantenga también al alza, siempre y cuando el contexto económico y sociopolítico preserve un razonable equilibrio.

Ahora bien, ambas modalidades necesitan un complemento en tierra de gran capacidad y elevadas prestaciones, tanto en términos de costes internos como externos, entre los que destacan los de naturaleza ambiental. La carretera seguirá siendo el modo de transporte preferente a futuro de cara a asegurar el 'puerta a puerta' y su ruta hacia la excelencia 'verde' está servida. Pero resulta tan urgente como importante, recuperar el ferrocarril para el transporte de mercancías allá donde encaje en condiciones de competitividad. Hoy día tenemos en marcha la iniciativa 'mercancías 2030' impulsada desde el Ministerio de transporte y movilidad sostenible con un total de recursos públicos de 8.400 millones de euros. Más de la mitad del tráfico ferroviario actual – cifrado en 25 millones de toneladas al año –, se vincula a los puertos, con lo que resulta prioritario impulsar definitivamente las cadenas marítimo-ferroviarias, en especial las ligadas a los tráficos 'lo-lo' y también a los tráficos 'ro-ro', a través en este último caso, del impulso de las autopistas ferroviarias. Se trata con esta acción de subir camiones al tren, siguiendo un ejercicio de complementariedad con la carretera, similar al de las autopistas del mar. A la vista de todo lo que ya está en marcha, no es difícil imaginar en España una futura red ferroviaria con capacidad suficiente y elevados estándares de interoperabilidad, conectando los puertos con terminales multimodales y puertos secos del interior del territorio, plenamente encajada en la Red transeuropea de transporte y vertebrada en torno a los corredores multimodales del Atlántico y del Mediterráneo de esta Red. En ese escenario, estaremos en mejor disposición de provocar un salto sustancial de demanda atraída por el tren de mercancías, y duplicar nuestra por ahora exigua cuota ferroviaria del 5% en el transporte interior de mercancías.

2. Definición de los principales riesgos de la cadena de suministro y de manera especial de su incidencia en el transporte marítimo en los puertos.

El primer grupo de riesgos hay que situarlo en el contexto global.

El siglo XXI se caracteriza hasta el momento en el ámbito global por la masificación del comercio electrónico y la irrupción de la economía 4.0 sobre la base de lo que serán en el futuro próximo amplios sistemas ciberfísicos dominando las operaciones inherentes a cualquier actividad económica, orientados a la mejora de la eficiencia de procesos y la elevación de la calidad de vida de los ciudadanos. Pero este mismo siglo en el que vivimos ahora, se distingue por las sacudidas de los mercados financieros, la desestabilización del orden económico mundial nacido de Breton Woods, el desencadenamiento de una pandemia como la del covid, a modo de ejemplo de nuevos e inesperados 'cisnes negros', el agravamiento del terrorismo y las guerras, las contraindicaciones de un desarrollo sin control de la inteligencia artificial y el calentamiento global convertido ya en una emergencia para todos sin excepción. Todas estas circunstancias han generado un ambiente de incertidumbre, acompañado de procesos inflacionarios y de desestabilización de las cadenas de suministro, que comprometen sobre todo a los países, comunidades o personas más desfavorecidos.

Junto a ello, el propio sector del transporte marítimo ha venido experimentando fenómenos de concentración y de integración vertical, no exentos de riesgos. Hay que aclarar de antemano que la concentración empresarial está presente en todos los sectores de actividad, sobre todo aquellos que se desenvuelven con una lógica global.

También se aprecian estrategias de integración vertical en numerosos ámbitos de actividad económica, si bien en el sector de la logística global son especialmente relevantes. La penetración en tierra de los grandes operadores de transporte marítimo es ya una realidad palpable. Empezó por el control de las terminales portuarias, no solo de tránsito, de facto ya en manos de las navieras, sino las de import/export. De hecho, quedan ya muy pocas terminales portuarias de contenedores en España explotadas por operadores independizados de navieras. Continuó con la adquisición del control de empresas ferroviarias de naturaleza privada y también de terminales y puertos secos del interior del territorio. Hoy en día el control definitivo se dilucida en el ámbito de la interlocución con los cargadores, donde coexisten fórmulas de colaboración entre navieros y transitarios/operadores logísticos con situaciones de fuerte competencia directa entre ambos sectores.

El riesgo surge si los operadores de transporte marítimo terminan haciéndose con el control de elevadas cuotas del mercado de la logística de aprovisionamientos, hasta el punto de ejercer posibles posiciones de abuso dominante. Interesa aquí paliar este tipo de riesgo con un sector público igualmente potente, que, sin perder su capacidad de co-emprender con la iniciativa privada, equilibre los legítimos intereses particulares de ésta en un contexto de mercado, con la defensa del interés general, apostando en tal caso por un desarrollo sostenible y equilibrado. Se trata de una visión recogida en el actual Marco estratégico del sistema portuario de interés general, aprobado en octubre de 2022 por el Ministerio de transporte y movilidad sostenible. Por fortuna, muchos de los principios que se defienden desde el sector público están internalizados por los propios mercados, hecho que permite hacer converger intereses públicos y privados.

3. Nadie discute la apuesta por la descarbonización de la sociedad, pero ¿no te parece que las políticas públicas al respecto se hacen en clave local (Europa) y no en clave global?. A modo de ejemplo: la UE plantea unos requerimientos para operar en sus puertos que pueden ocasionar el desvío de los buques portacontenedores a puertos externos de la UE, menos exigentes en normativas de la descarbonización, con todas las dificultades que ello supondría para las cadenas de suministro de las empresas europeas.

En efecto, el exigente objetivo de descarbonización marcado por las instituciones europeas, plasmado hoy, entre otras medidas, por el paquete regulatorio 'fit for 55', siendo absolutamente necesario para enfrentar la emergencia climática, ha de ser eficaz desde un punto de vista pragmático tanto en términos del propio transporte como del fin ambiental que persigue. La transición hacia nuevas energías y combustibles neutros en emisiones de gases de efecto invernadero depende de la capacidad de desarrollo tecnológico en esa dirección de los sectores de actividad concernidos. En el ámbito marítimo, muchas navieras están ya remotorizando o sustituyendo sin más sus buques, para pasar a consumir combustibles alternativos transitorios tales como el GNL ('gas natural licuado') o totalmente neutros apoyados en energías renovables y el hidrógeno tales como el e-metanol y los compuestos verdes de nitrógeno. Pero ello exige un ingente esfuerzo inversor desde la iniciativa cuya necesaria recuperación lleva sin remedio a que se eleven los fletes. Si además se impone al sector marítimo la obligación de acogerse al mercado de compra y venta de derechos de emisión de gases de efecto invernadero, el repunte de precios en este sector será todavía mayor. El problema aquí es la adecuación a la realidad de una regulación que por descontado ha de ser ambiciosa, pero que se revela con dificultades para su aplicación. En el sector del transporte, cabe destacar tres ámbitos en los que avanzar con un mayor grado de pragmatismo: el temporal, el multimodal, y el espacial.

Desde un punto de vista temporal, se detectan distintos tiempos de fijación de metas entre las diversas normativas que componen el paquete citado 'fit for 55'. Por poner un ejemplo, las metas de reducción de la intensidad de emisiones de gases de efecto invernadero de buques recogidas en el Reglamento Fuel-Eu, son más laxas que las de la aplicación de la extensión de la Directiva ETS ('Emission Trade System') al transporte marítimo. Las primeras parecen reconocer una pauta de adaptación al cambio de las navieras mucho más realista que las segundas, hecho que provocará una penalización de antemano al sector sin darle tiempo a implantar las oportunas mejoras ambientales.

Desde una perspectiva de los modos de transporte, tras las ediciones de los libros blancos de transporte del año 1992, 2001 y 2011, se echa de menos una revisión actualizada que lleve aparejada un tratamiento por igual de los modos de transporte al menos en este asunto de la descarbonización. Así, desde el punto de vista del ETS, el sector aéreo fue el primero en ser sometido al régimen de derechos de emisión, ahora es el marítimo y todavía queda liberado de este sistema el transporte terrestre. Esta situación asimétrica genera distorsiones en la competencia entre cadenas de transporte. De hecho, el importante esfuerzo realizado en el impulso de las autopistas del mar durante las últimas décadas – caso de éxito justamente desde el punto de vista de la sostenibilidad del transporte – podría sufrir un retroceso si, por mor de un sobreprecio de éstas por verse sometidas rápidamente al ETS, se produce una vuelta a opciones de carretera, todavía no sometida a este régimen.

Por último, desde una perspectiva espacial, hay que alertar de nuevo sobre el peligro de la fuga de tráficos, principalmente de transbordo o tránsito marítimo, a países no europeos, con lo que ello significa de cesión de 'soberanía logística' a tales países, además de, por supuesto, no lograrse el objetivo ambiental de la propia Directiva en su aplicación al ámbito marítimo. Hubiera sido más razonable acordar una medida de este tipo a escala global a través de la OMI (Organización Marítima Internacional) y así asegurar unas reglas de juego similares en todos los territorios o ámbitos marítimos. La amenaza de la creación de paraísos fiscales de emisiones es evidente. Es una lástima que España haya sido el único Estado miembro de la Unión Europea en reaccionar desde un principio con este tipo de alertas, contando solo con un posterior apoyo de la ESPO (Organización Europea de Puertos Marítimos). Se logró durante el proceso de co-decisión Parlamento-Consejo y los trílogos posteriores con la Comisión Europea, incorporar varias medidas paliativas tales como el reconocimiento de 'puertos transparentes' en las proximidades de la Unión Europea a la hora de computar las emisiones de gases de efecto invernadero y la creación de un observatorio que mida las fugas de tráfico provocadas por la Directiva y las oportunas compensaciones al efecto. Pero son medidas que no eliminan ex ante las amenazas citadas. Solo en el verano del presente año 2023, con la Directiva ya aprobada, se ha suscitado una reacción clara de otros Estados Miembros de la Unión Europea, primero 7 del Sur de Europa, y luego 12 en el último Consejo formal de Ministros de transportes, pero con la dificultad de modificar una Directiva ya aprobada en la antesala de un año como el 2024, de renovación del Parlamento Europeo y de la propia Comisión Europea.

Tenemos pues ante nosotros una situación compleja, que se une a la incertidumbre derivada del alarmante contexto de conflictividad bélica creciente, el cual ya está afectando al propio transporte marítimo de contenedores, con el desvío de rutas desde el canal de Suez hacia el paso por el cabo de Buena Esperanza y el sobrecoste en precio y tiempo que ello lleva inherente. Hemos de trabajar todos, cada uno en su ámbito, en una apuesta decidida por la recuperación de la paz y estabilidad económica y sociopolítica, para desde ahí afrontar a escala multilateral una transición energética justa y equilibrada que permita afrontar la emergencia climática desde el consenso global, equilibrando ambición con pragmatismo.

EL CUESTIONARIO DE LA REVISTA DE FETEIA



GERARDO LANDALUCE
PRESIDENTE
AUTORIDAD PORTUARIA BAHÍA DE ALGECIRAS

1. Nos gustaría una visión global del futuro del transporte marítimo y de los puertos con terminales multimodales principales.

El transporte marítimo es el medio utilizado por el 80% del comercio internacional. Por tanto, los puertos jugamos un papel muy importante para la economía a escala global. Y en el caso de Algeciras, situado en uno de los pasos más transitados del mundo, como es el Estrecho de Gibraltar, nuestro papel es clave para canalizar los intercambios en las cadenas logística globales y regionales. En este sentido, una de nuestras mejores bazas es la amplia conectividad que ofrecemos con más de 200 puertos en 70 países. Como digo, la conectividad marítima es fundamental para el futuro de los puertos, pero también lo es la conectividad terrestre, tanto por carretera como por ferrocarril. Necesitamos puertos bien conectados con las áreas de distribución para dar respuesta no sólo a las necesidades del mercado, sino también para ser más sostenibles con nuestro entorno. La Unión Europea es consciente de ello y trabaja para el desarrollo de la una Red Transeuropea de Transporte conecte a los principales nodos logísticos y portuarios entre sí. Por nuestra parte, desde Algeciras seguiremos reivindicando una mejora de nuestras conexiones precisamente por ser el kilómetro 0 de dos de los 9 corredores ferroviarios prioritarios establecidos por la UE.

Mientras eso sucede en el lado tierra, en el lado mar nos encontramos desde hace ya unos años con la tendencia al “gigantismo” de los buques portacontenedores y la consolidación en el sector. Los puertos debemos estar preparados ante todos estos retos porque aquellos que no lo estén se quedarán fuera de esa carrera en el comercio mundial. De hecho, las nuevas generaciones de megabuques solo escalan en unos pocos puertos seleccionados principalmente por su ubicación e infraestructuras. Desde Algeciras, por ejemplo, hemos realizado importantes inversiones públicas y privadas para acoger en nuestros muelles a los portacontenedores de más de 24.000 Teus de capacidad. No en vano, en 2023 ya hemos superado nuestro récord operando a más de 200 “megaships” en un solo año.

En definitiva, en la actualidad, las cadenas logísticas y los puertos, en particular, tenemos que tener dos atributos fundamentales: competitividad y resiliencia, en un marco de sostenibilidad. Para ello son imprescindibles cuestiones como la innovación (aplicada a todos los procesos) o la eficiencia en la operatividad. Y en nuestro caso, así nos lo ha reconocido el Banco Mundial en los últimos dos años, considerándonos el puerto más eficiente de Europa y uno de los 15 más eficientes a nivel mundial en el ámbito del contenedor.

2. Definición de los principales riesgos de la cadena de suministro y de manera especial de su incidencia en el transporte marítimo en los puertos.

Vivimos tiempos muy complicados marcados por la geopolítica y la geoeconomía. Atrás quedaron situaciones vividas en la pandemia del COVID-19, en la quedó demostrada la importancia de los puertos y las cadenas logísticas, así como otros acontecimientos como el colapso del Canal de Suez en marzo de 2021 tras accidente del buque *Evergiveno* recientemente el anuncio de las navieras de desviar barcos por el Cabo de Buena Esperanza para evitar la situación bélica en el Mar Rojo. En estos casos, he de destacar la capacidad del Puerto de Algeciras, sus trabajadores y la Comunidad Portuaria en su conjunto para atender las necesidades de las navieras debido a su posición geográfica estratégica que ofrece desviación 0 en la mayoría de las rutas.

Por tanto, hoy más que nunca la Unión Europea necesita puertos fuertes. Y es que los Puertos somos activos estratégicos, tal y como está establecido en iniciativas como “Europe Global Gateway” o la estrategia de seguridad económica. Por ello es vital legislar y diseñar políticas correctas y bien coordinadas para no perder nuestra competitividad. Con esto me refiero, principalmente, a políticas medioambientales como el nuevo régimen de comercio de derechos de emisiones, el denominado *Emissions Trading System*(ETS), que entrará en vigor el 1 de enero de 2024.

3. Nadie discute la apuesta por la descarbonización de la sociedad, pero ¿no te parece que las políticas públicas al respecto se hacen en clave local (Europa) y no en clave global?. A modo de ejemplo: la UE plantea unos requerimientos para operar en sus puertos que pueden ocasionar el desvío de los buques portacontenedores a puertos externos de la UE, menos exigentes en normativas de la descarbonización, con todas las dificultades que ello supondría para las cadenas de suministro de las empresas europeas.

Desde 2020 el Puerto de Algeciras viene alertando de las repercusiones para los puertos europeos de la entrada en vigor del ETS. No es que no estemos de acuerdo con el enfoque y los objetivos del ETS, todo lo contrario, apoyamos al 100% los acuerdos del Pacto Verde europeo (*Green Deal*) y el objetivo del *Fit for 55*, pero no es menos cierto que la legislación relativa al ETS, tal y como se ha creado inicialmente, va a crear determinadas disfunciones, ocasionando desvíos de buques y tráfico a puertos de terceros países próximos a la UE y la consiguiente fuga de CO2 del espacio europeo. Para nosotros, esta directiva es incongruente ya que, además de no evitar las emisiones, no está alineada con la estrategia conjunta de la Unión Europea, donde, como ya he dicho, se necesitan puertos potentes y activos, y no una directiva que limite nuestra conectividad y nuestra competitividad.

En este sentido, sobre su extensión a los puertos de países no comunitarios, también venimos trabajando con la Organización Marítima Internacional (OMI) para que esta medida se aplique en todos los puertos del Mediterráneo, no solo en los de la Unión Europea. De hecho, esta fue la principal conclusión del encuentro internacional “*El desafío del ETS para los puertos europeos*” que celebramos el pasado 15 de diciembre y en el que los participantes abogamos por una unidad de acción ante la entrada en vigor de esta directiva y los efectos que supondrá para nuestros puertos, la cadena logística y el empleo. Este fue además un encuentro histórico porque contó con representantes de toda la cadena logística al completo.

EL CUESTIONARIO DE LA REVISTA DE FETEIA

LLUIS SALVADÓ
PRESIDENTE
AUTORIDAD PORTUARIA DE BARCELONA



1. Nos gustaría una visión global del futuro del transporte marítimo y de los puertos con terminales multimodales principales.

Los puertos estamos al servicio de la economía y de la sociedad. Somos piezas imprescindibles para la competitividad y la internacionalización de las empresas de nuestro país. El Port de Barcelona es consciente de este papel y trabaja para dar respuesta a las necesidades –actuales y futuras– de transporte y logística de su *hinterland*.

El IV Plan Estratégico del Port de Barcelona ha analizado los diferentes escenarios que pueden producirse en el transporte marítimo internacional a medio y largo plazo con el objetivo de diseñar y poner en marcha soluciones que den respuesta a los retos que se irán planteando.

Los principales retos que debe encarar la comunidad logístico-portuaria de Barcelona son: la descarbonización de la actividad portuaria; la construcción de los nuevos accesos y la mejora de la conectividad ferroviaria; y el desarrollo e incorporación de soluciones innovadoras que den respuesta a los cambios que se están produciendo en todos los eslabones de la cadena logística.

Para superar estos retos necesitamos la implicación de todos los miembros de la Comunidad Portuaria de Barcelona. Todos los actores de la cadena logística, y muy especialmente los transitarios, debemos trabajar conjuntamente para reforzar nuestra imagen de infraestructura eficiente, flexible y fiable.

2. Definición de los principales riesgos de la cadena de suministro y de manera especial de su incidencia en el transporte marítimo en los puertos.

Todos los implicados en el transporte marítimo internacional, y muy especialmente los puertos europeos y mediterráneos, hemos aprendido a trabajar en situaciones de incertidumbre: retroceso en el crecimiento de las grandes economías mundiales; guerra en Ucrania y en Israel que afectan a los precios de las materias primas, los flujos comerciales y que están llevando al desvío de las grandes rutas marítimas entre Asia y Europa; emergencia climática, que ya está afectando al tráfico a través del canal de Panamá; concentración en pocos centros de decisión de las navieras, grupos portuarios y operadores logísticos globales; normativas que pueden resultar contraproducentes, como la EUETS; pandemias; ...

La COVID-19 tensionó de forma extraordinaria las cadenas logísticas y puso en valor la capacidad de respuesta y la resiliencia de los puertos y de sus comunidades logístico-portuarias. Los puertos somos imprescindibles para el buen funcionamiento de la economía y, en consecuencia, para el bienestar de los ciudadanos a los cuales damos servicio.

La resiliencia y la capacidad de los puertos y sus comunidades portuarias de adaptarse a los cambios que sin duda van a producirse en el transporte marítimo internacional va a convertirse en un factor cada vez más valorado, tanto por los operadores logísticos como por los cargadores. Tal y como especifica el IV Plan Estratégico del Port de Barcelona, nuestra capacidad de dar una respuesta rápida, flexible y eficiente a los retos y disrupciones que van a plantearse a corto plazo va a determinar la competitividad de los puertos y de las economías a la que dan servicio.

3. Nadie discute la apuesta por la descarbonización de la sociedad, pero ¿no te parece que las políticas públicas al respecto se hacen en clave local (Europa) y no en clave global?. A modo de ejemplo: la UE plantea unos requerimientos para operar en sus puertos que pueden ocasionar el desvío de los buques portacontenedores a puertos externos de la UE, menos exigentes en normativas de la descarbonización, con todas las dificultades que ello supondría para las cadenas de suministro de las empresas europeas.

El cambio climático es una realidad que está afectando a todos los ámbitos de la actividad humana en todo el planeta y al cual estamos obligados a dar respuesta. Por ello, la sostenibilidad es, junto con la innovación, el eje sobre el cual está creciendo el Port de Barcelona.

El Plan de Transición Energética del Port de Barcelona se está desarrollando en la electrificación de muelles, el proyecto Nexigen; la promoción de combustibles de transición, como el GNL, y de nuevos combustibles cero emisiones en el futuro; y la generación eléctrica, gracias a la implantación de parques fotovoltaicos con el objetivo que la energía que se consume en el puerto se genere, en el mayor porcentaje posible, en el propio puerto. Estamos convencidos que la energía va a convertirse en un factor de competitividad muy relevante para los puertos y el transporte marítimo.

Estamos a favor de la iniciativa Emissions Trading System (ETS) de la Unión Europea porque la emergencia climática nos obliga a tomar medidas ya. Sin embargo, creemos que su aplicación, tal y como está aprobada la normativa, puede generar fugas de carbono a la periferia europea, lo que a la larga generará más emisiones en la región. Recordemos que las emisiones de gases de efecto invernadero no son un problema local, sino que se trata de un problema global.

Aunque, por un lado, el sistema EU ETS ayudará a que los buques que escalen en puertos europeos utilicen combustibles neutros en carbono y sean más eficientes medioambientalmente, por otro el redactado actual de este sistema puede causar desvíos de rutas y, por tanto, un incremento de emisiones de gases de efecto invernadero en zonas limítrofes con Europa, logrando el efecto contrario al objetivo buscado por la norma.

El texto actual también puede fomentar la concentración de escalas en un solo puerto y, por tanto, pérdida de conectividad para el tejido económico e industrial al que servimos, incrementando los costes para exportadores e importadores. Además, las mercancías acabarán llegando a su destino final con otros modos de transporte, como la carretera, incrementando muy notablemente las emisiones.

El transporte marítimo, junto con el transporte ferroviario, es el modo más eficiente en términos ambientales. Es incoherente poner peajes a los medios más eficientes mientras estamos quitándolos a los menos eficientes. Por ello, pedimos que el redactado del sistema EU ETS incluya mejoras en estos aspectos con el fin de reducir las emisiones de gases de efecto invernadero.



EL MUNDO ES NUESTRO LUGAR DE TRABAJO



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

MSC ofrece servicios de transporte sostenibles y fiables por carretera, ferrocarril y mar. Con 150.000 empleados y presencia en 155 países, nuestro compromiso es dirigir nuestro negocio de una manera responsable. No solo transportamos mercancías, conectamos personas y continentes.

MOVING THE WORLD, TOGETHER.



EL CUESTIONARIO

DE LA REVISTA DE FETEIA

RICARDO BARKALA
PRESIDENTE
AUTORIDAD PORTUARIA DE BILBAO



1. Háganos una visión global del futuro del transporte marítimo y de los puertos.

Estamos viviendo una época, y lo será más intensivamente en el futuro, de suma volatilidad y de constantes dificultades, reflejo de las constantes transformaciones sociales, tecnológicas y económicas. La globalización, por un lado, ha convertido al mundo en un lugar cada vez más interconectado, con la disolución progresiva de las fronteras económicas, lo que conlleva a la creación de cadenas de suministro globales e interconectadas, con consecuencias profundas en la forma de desarrollar la actividad logística portuaria. Esta tendencia no va a cambiar. Es más, considero que se va a intensificar ampliamente en el futuro, donde el factor precio se ha convertido en un criterio cada vez más extremadamente agresivo, que condiciona las decisiones de los grandes operadores integrales.

Del mismo modo, la evolución de las geoestrategias del mundo ha llevado a la creación de dos colosos mundiales: EE. UU. y China, encontrándose Europa en medio de este pulso por la hegemonía mundial, con una paulatina pérdida de peso económico frente a Asia. A este escenario global se une el impacto, aún mucho más transformador, de las nuevas tecnologías que está revolucionando el funcionamiento de nuestro sector. Nos está cambiando la vida, la forma de pensar, la forma de hacer negocios, la forma de socializar, y hasta la forma de movernos y mover mercancías.

De este modo, los cambios disruptivos en el transporte multimodal, con los vehículos y los buques autónomos, la automatización de los puertos, con la robotización de terminales y accesos, las nuevas tecnologías, el blockchain, el big data, la ciberseguridad, la IA y un largo etcétera son nuevas realidades tecnológicas que ya están presentes en nuestra actividad diaria y van a desarrollarse exponencialmente durante los próximos años.

Paralelamente, seremos actores claves en la transición energética, consecuencia de la necesidad de la adaptación al cambio climático.

Estos asuntos son solamente algunos de los que conforman el nuevo escenario, y de los que nos obligan a cambiar también nuestros modelos de gestión.



2. ¿Cómo se prepara el Puerto de Bilbao a ese futuro, a ese nuevo escenario que afronta el sector con tantos cambios en tantos ámbitos, donde la multimodalidad es una realidad?

De partida, tenemos grandes fortalezas. El Puerto de Bilbao es ya un puerto multimodal, integrado y diversificado, con un hinterland caracterizado por su importante sector industrial y manufacturero, de gran fuerza exportadora. Asimismo, dispone de una completa red de corredores intermodales basados en el modo ferroviario y terminales interiores para facilitar la internacionalización de sus clientes, con conexiones ágiles y eficientes a la cadena logística, que se verán próximamente reforzadas con la Variante Sur Ferroviaria, así como de muelles y terminales para dar servicio a todo tipo de buques y mercancías y, lo que es más importante, de unos operadores portuarios y de unos profesionales de reconocida reputación, compromiso y calidad profesional.

Aún así, consideramos que los puertos debemos estar en continuo movimiento, adelantándonos a lo que está por venir y mejorando continuamente nuestra competitividad para poder ser actores destacados en un mundo tan globalizado. Es tiempo de acción, de encontrar las mejores oportunidades y de buscar huecos en un mercado cada vez más competitivo, y de activar una agenda reformista y de iniciativas que permita afrontar el futuro con confianza.

Por ello, la Autoridad Portuaria de Bilbao, junto con su comunidad portuaria y otras entidades públicas y privadas, trabaja para hacer de Bilbao un puerto más verde, competitivo y responsable. Para ello hemos elaborado un nuevo plan estratégico, en el que hacemos tres propuestas de valor: traccionar y acompañar a los clientes del puerto a enfrentarse a los impactos derivados de la transición energética; sostener la competitividad de la industria del territorio adaptando las infraestructuras y servicios a sus necesidades y requerimientos; y redoblar el esfuerzo por contribuir al entorno social y económico, garantizando su puesta en valor ante la sociedad.

Perfilamos cinco ejes de trabajo: ser referente medioambiental, la especialización inteligente y creación de valor, contar con servicios e infraestructuras diferenciales, desarrollar el talento, y la sostenibilidad económico-financiera.

El Puerto de Bilbao acompaña, de este modo, la agilidad, seguridad y flexibilidad que da a los importadores y exportadores, con la responsabilidad social. En este sentido, entendemos la sostenibilidad, enfocada en tres aspectos: el económico, el social y el medioambiental.

3. ¿Qué papel juega la digitalización de los servicios portuarios en las cadenas de suministro?

Es clave y de ahí nuestra gran apuesta por la digitalización. En este sentido, nuestra plataforma telemática e-puertobilbao ha cumplido ya veinte años y se ha convertido en una herramienta digital que la Autoridad Portuaria pone al servicio de toda su comunidad para la gestión de las mercancías y de los buques que transitan por el recinto portuario, con el objetivo de facilitar una mayor agilidad, seguridad y trazabilidad, y favorecer así la competitividad del puerto y de las empresas que trabajan en él.

Hoy en día disponemos ya de veinte servicios y cerca de 800 empresas los utilizan. Los principios por los que se rige e-puertobilbao son la simplificación, presentando una única interfaz de comunicación para todos los y las clientes; la reutilización de la información, facilitando que los datos se puedan enviar una única vez y luego los puedan reutilizar, actualizar o completar; la uniformidad, basándose en los estándares internacionales; la automatización electrónica, siendo toda la comunicación 'sin papeles' y, por lo tanto, rápida, fiable y disponible en todo momento; y la transparencia, garantizando la trazabilidad y el control de las transacciones. e-puertobilbao también ofrece una total garantía de protección y confidencialidad de la información que los y las clientes introducen en la plataforma, así como de su integridad y de su disponibilidad.

4. ¿Cómo pueden los puertos contribuir a la descarbonización y a cumplir con las nuevas exigencias medioambientales?

Hay mucho hecho pero, a su vez, mucho por hacer. En el caso del Puerto de Bilbao trabajamos para estar alineados con los objetivos de la Agenda 2030, y ya disponemos de más de 27 proyectos que encajan en al menos seis objetivos de desarrollo sostenible. Destacaré uno: la elaboración de un plan de transición energética, que incluye la electrificación de los muelles para que los barcos que construís vosotros, una vez atracados en puerto, puedan reducir un 40% la emisión de gases de efecto invernadero, además de vibraciones y ruidos.

Hemos denominado al proyecto BilbOPS y permitirá dotar a las terminales de contenedor, ro-ro, ferri y cruceros de instalaciones con tecnología OPS (Onshore Power Supply). Este proyecto no solo está sobre un papel, lo estamos ya ejecutando porque nuestra apuesta es firme y seria. Nuestro compromiso es que para 2026 los buques que entren en el Puerto de Bilbao puedan apagar sus motores auxiliares. El proyecto incluye una planta fotovoltaica en régimen de autoconsumo. El objetivo es que más del 20% de la energía que consuma el sistema provenga de fuentes renovables.

El proyecto, denominado BilbOPS, estará operativo en 2025/2026. Para llevarlo a cabo realizaremos una inversión en torno a los 47,5 millones de euros. Tenemos aprobada una cofinanciación del 30% por la Comisión Europea a través del programa CEF Transport 2021-2027, y la electrificación del muelle A5 cuenta con el apoyo del Mecanismo de Recuperación y Resiliencia.

Paralelamente, el Puerto ya cuenta con navieras que han sustituido su flota por barcos más respetuosos con el medioambiente como Finnlines o Brittany Ferries.

Por otra parte, nuestro puerto acoge plantas para fabricar grandes piezas eólicas y poder transportarlas, y proyectos punteros para el desarrollo de los combustibles del futuro, como el hidrógeno verde o los combustibles sintéticos de nueva generación, que van a jugar un papel clave en la descarbonización de la economía. En estos casos, y primando de nuevo nuestra labor como servicio público, hemos potenciado estos proyectos, aunque no sumen tantas toneladas como otras actividades.

EL CUESTIONARIO DE LA REVISTA DE FETEIA

MAR CHAO
PRESIDENTA
AUTORIDAD PORTUARIA DE VALENCIA



1. Nos gustaría una visión global del futuro del transporte marítimo y de los puertos con terminales multimodales principales.

Los puertos deben ser ágiles y flexibles, en línea con lo que requiere el tejido empresarial, siendo líderes en transformación digital y sostenibilidad. Teniendo en cuenta que más del 70% del comercio mundial se mueve por barco, el futuro inmediato del transporte marítimo pasa por su digitalización y por la descarbonización integral de la cadena logística. Consecuentemente, los puertos hemos de estar a la altura de lo que se espera de nosotros “fuera de la valla” y hemos de promover la multimodalidad. En la actualidad, en España uno de cada dos trenes con mercancías tiene origen o destino un puerto. Estamos en el camino correcto, pero hay que acelerar las inversiones y optimizar los procesos operativos para mejorar los servicios multimodales, sin olvidar que el transporte por carretera es un medio complementario al ferrocarril, al cual hemos de tener también muy en consideración en nuestra apuesta por la innovación y descarbonización.

2. Definición de los principales riesgos de la cadena de suministro y de manera especial de su incidencia en el transporte marítimo en los puertos.

Los puertos son eslabones en la cadena de suministro y deben ser facilitadores. La crisis del Mar Rojo es un claro ejemplo de cómo una tensión en una región afecta al aprovisionamiento de las empresas en este mundo globalizado, habida cuenta que las navieras se han visto forzadas a reorganizar sus rutas y habrá que estar atentos a cómo se balancea el equipo. El riesgo de disrupciones derivadas de los acontecimientos geopolíticos está muy presente, requiriendo capacidad de adaptación cuasi inmediata.

Y, finalmente, no se puede olvidar la entrada en vigor del régimen de ETS en la UE que puede derivar en disrupciones y desvíos, a consecuencia del previsible incremento de fletes en comparación con otros puertos próximos no UE.

3. Nadie discute la apuesta por la descarbonización de la sociedad, pero ¿no te parece que las políticas públicas al respecto se hacen en clave local (Europa) y no en clave global? A modo de ejemplo: la UE plantea unos requerimientos para operar en sus puertos que, pueden ocasionar el desvío de los buques portacontenedores a puertos externos de la UE, menos exigentes en normativas de la descarbonización, con todas las dificultades que ello supondría para las cadenas de suministro de las empresas europeas.

No hay duda, la comunidad portuaria y logística europea está muy comprometida con la sostenibilidad ambiental: estamos trabajando por convertirnos en referentes a nivel mundial en la lucha contra el cambio climático manteniendo la competitividad de nuestros recintos portuarios. En este sentido, es cierto que el paquete legislativo 'Fit for 55' de la Unión Europea en el que se integra la iniciativa Emissions Trading System (ETS) solo repercute sobre los puertos europeos, por lo que no se abarca el problema globalmente, en contraposición a la iniciativa de la IMO 2030.

Esta penalización comercial en favor de puertos externos al espacio UE, no resuelve el problema de fondo: reducir las emisiones. Por ello, desde Valenciaport y junto a los principales puertos europeos y españoles hemos hecho un llamamiento para que se revisen y mejoren las medidas de implantación de las ETS al transporte marítimo.

En general, compartimos los objetivos de este programa, pero en lo que se refiere a las emisiones, tal y como está configurado, no se soluciona el problema, simplemente se traslada. Además, puede generar un desplazamiento del transbordo de puertos españoles y comunitarios hacia estos nuevos "paraísos medioambientales". Si la conectividad es vital, el impacto de este escenario puede afectar a la competitividad de nuestras industrias. Vamos a hacer un seguimiento detallado del impacto y ver cómo se suceden los acontecimientos.

4. Un mensaje para los miembros de FETEIA

Son muchos los retos, pero también las oportunidades que tenemos en los próximos meses para afianzar la posición de Valenciaport como facilitador de la actividad económica de las empresas. Estoy convencida, que, junto a la comunidad portuaria y en particular, trabajando codo con codo con los asociados de FETEIA, seremos capaces de crecer juntos. Aprovecho para desearles lo mejor para este 2024 que acaba de empezar y que nos venga lleno de salud, paz y mucha carga para Valenciaport.

EL FUTURO NO EXISTE, LO HACEMOS ENTRE TODOS



Aurelio Martínez
Catedrático en economía

A todos nos encantan los negocios sin riesgos, el poder planificar nuestras actuaciones con la certeza de que lo tenemos todo controlado. Pues bien. Como muy bien sabemos, sobre todo en el mundo logístico, ese deseo es inalcanzable. Vale.

Aceptada la imprevisibilidad de los acontecimientos, sí que estamos obligados a aferrarnos a algunos parámetros que nos alumbren por donde puede ir ese futuro, que, seguro, tendremos que ir corrigiendo y actualizando en función de cómo vayamos desarrollando el lienzo del 2024 y aparezcan impactos imprevistos.

Dicho esto, ¿qué es lo que parece razonable asumir para los próximos trimestres en nuestro sector? Algunas cosas. Unas importantes otras menos, pero que tenemos que tener igualmente presentes en nuestras planificaciones, como, por ejemplo.

1. La tasa de crecimiento del PIB del mundo va a continuar siendo inferior a la que hemos vivido en los últimos decenios. El crecimiento promedio del PIB del mundo entre el 2005 y 2022 fue del 3,5% incluidas todas las crisis vividas estos años. Sin embargo, la previsión del FMI del crecimiento del mundo en el 2024 será del 2,9%. Y para los próximos años apenas sube unas décimas.

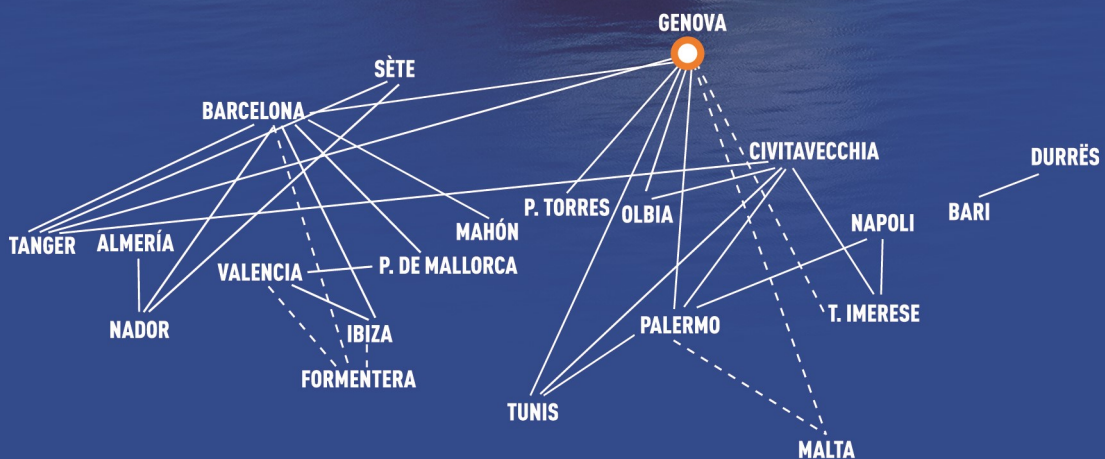
Crecimiento del PIB, del Tráfico Marítimo y de los Contenedores

	Crecimiento del PIB	Tráfico marítimo	Tráficos contenedores
2024	2,9	2,1	3,2
2025	3,3	2,2	3,2
2026	3,2	2,2	3,2
2027	3,1	2,1	3,0
2028	3,1	2,1	2,9

Fuente: FMI y UNCTAD



FERRIES HACIA BALEARES, MARRUECOS, TÚNEZ, SICILIA, CERDEÑA Y ALBANIA.



Info y reservas: www.gnv.com - +34 931842499 - Agencias de viaje



NAVEGAMOS PARA CADA UNO DE VOSOTROS

Sin embargo, para nuestro sector es muy importante observar las previsiones de la UNCTAD para el tráfico marítimo y de contenedores. Las previsiones apuntan a crecimientos inferiores al PIB incluso para los contenedores. Algo está cambiando en el mundo (bien podríamos decir, que es mucho lo que está cambiando). La elasticidad el comercio es inferior a 1. Esto es, crecimientos inferiores de los tráficos que del PIB. Razones muchas. Conflictos bélicos, friend-shoring (comercio con países amigos), nearshoring (acercar la producción a los países desarrollados), proteccionismo, diversificación de la producción, etc. Resultado, hay que planificar nuestro negocio en el marco de un mundo con menor crecimiento y menos abierto.

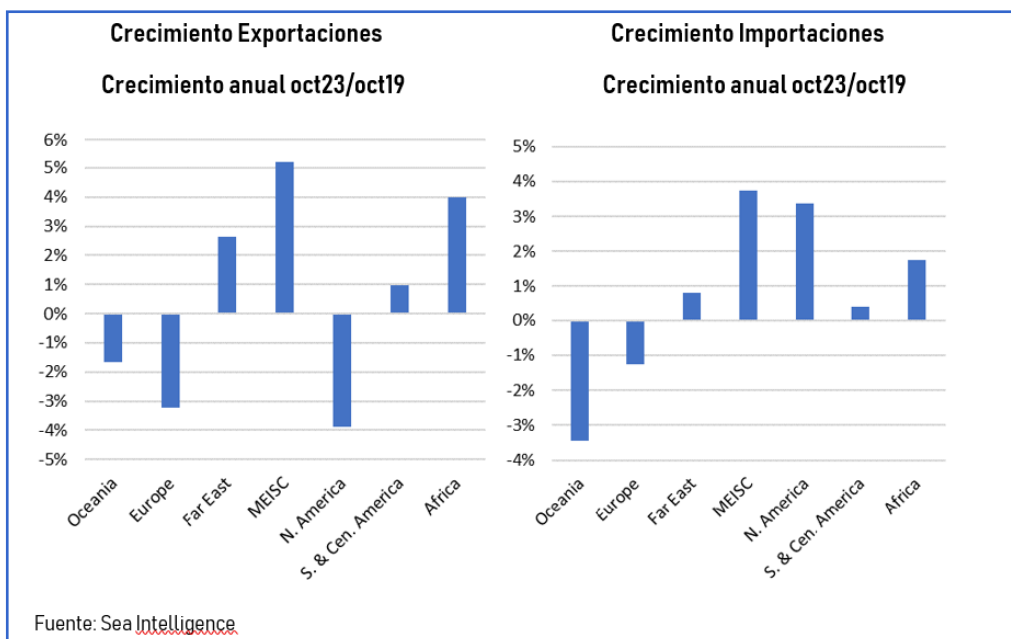
2. Esos crecimientos no se distribuyen homogéneamente.

Hay fuertes discrepancias al comparar áreas geográficas. El estancamiento duradero se concentra en las economías industrializadas, mientras que el mundo en desarrollo y emergentes ofrecen unas expectativas mucho más favorables. Y dentro de este colectivo, India, África y Oriente Medio se configuran como las áreas más prometedoras.

	2024	2025	2026	2027	2028
Mundo	2,9	3,3	3,2	3,1	3,1
Países industrializados	1,4	1,8	1,9	1,8	1,7
P. Emergentes y en desarrollo	4,0	4,1	4,1	4,0	3,9

Fuente: FMI

3. Esta realidad ya es claramente visible desde principios de 2023. Las cifras recientemente publicadas por el Sea Intelligence nº 644 del 10 de diciembre de 2023 (gráfico nº 1) muestran, tanto analicemos las exportaciones como las importaciones, cuales están siendo este año los tráficos más dinámicos, India y Oriente Medio (MEISC), África y Far East. Mientras que Norteamérica, Europa y Oceanía presentan cifras negativas y Latinoamérica crecimientos modestos.



4. El mercado de contenedores va a vivir bastantes trimestres en un contexto de exceso de oferta, no solo porque la capacidad actual de la flota es superior a la demanda (como lo demuestran los buques inactivos, el nivel de utilización de los que operan, los cambios de rutas, etc.), sino porque además se tienen que incorporar en los próximos años los buques pedidos a los astilleros que representan un incremento en la capacidad de oferta de las navieras del 28%.
5. Este escenario de exceso de oferta se va a traducir en fletes con tendencia ligeramente a la baja o estabilizados en los niveles presentes.
6. Esta previsible ligera bajada o estabilización de los fletes se va a ver afectada por la aplicación de la normativa comunitaria, los por desgracia famosos ETS. Si aceptamos las cifras aportadas por las navieras que divergen significativamente, como es lógico, por trayectos, destinos, distancias, etc., el impacto, que se trasladará inmediatamente al flete y al consumidor final, oscilará entre 25 y 130 euros.
7. Obviamente, resulta difícil aventurar cuanto volumen de tráfico de tránsito se va a desviar hacia paraísos medioambientales como consecuencia de la aplicación de los ETS. Lo iremos viendo con el paso de los meses.
8. Y lo que es más grave para nuestro sector, es ver cómo ese desvío de tráfico va a afectar a nuestra conectividad portuaria, pero parece evidente que, si se confirman los peores augurios, el impacto para algunos puertos puede ser importante.
9. Con mucha probabilidad continuará la concentración de los tráficos en los puertos hub para abaratar costes.

Soluciones. Todas las que queramos imaginarnos y lo que estemos dispuestos a arriesgar. Empezar a pensar en explorar áreas de trabajo en los países que presenten mejores expectativas de crecimiento futuro. Buscar mecanismos de reducción de costes mediante asociaciones estratégicas. Complementar nuestra actividad con otros servicios no contemplados hasta el presente. En definitiva, nadie mejor que los propios gestores para aventurar en qué línea de desarrollo puede tener nuestra empresa alguna ventaja competitiva respecto al esto. En definitiva, el futuro no existe, el futuro lo hacemos nosotros todos los días con nuestras iniciativas.

Y, luego, eso siempre, un poco de suerte. Que el 2024 nos traiga un poco de esa suerte que nos va a hacer falta en este mundo tan complicado.



ctm
Club del Transitario Marítimo

¿PORQUE LOS TRANSITARIOS SON TAN RESILIENTES?



Jaume Altisent
Presidente Club del Transitario Marítimo

Es una buena pregunta, según define la RAE es “la capacidad de adaptación de un ser vivo frente a un agente perturbador o un estado o situación adversos”.

Los agentes perturbadores los dejaremos a parte, pero recordaremos algunas de las situaciones adversas vividas recientemente.

La pandemia, que no hace tanto y parece que la tenemos ya olvidada, donde fuimos considerados agentes esenciales, también sufrimos.

Los efectos de las dos guerras actuales una en nuestro continente la otra en el mediterráneo oriental, desde aquí suplicamos a las autoridades que cesen esta inmensa salvajada, las guerras no resuelven los conflictos los empeoran.- Por todo ello y sobre todo por la pasión que le pone nuestro sector en resolver problemas y buscar soluciones donde casi no

las hay, no debe amedrentarnos un año complejo por las guerras antes citadas y por la situación económica mundial que no está en su mejor momento.

Por todo ello somos optimistas, pues siempre salimos a flote por muchas tormentas que afecten a nuestro sector.

El presidente actual de FETEIA, recientemente reelegido , dijo que “el Transitario es el único que ve la integridad de la cadena logística y por tanto sabe en qué punto se encuentra el escollo y como superarlo”. Sr Enric Ticó dixit.

Me pregunto si los pseudo-transitarios estarían convenientemente preparados para solventar cualquier problema ajeno a su propia actividad, sea este de carácter técnico, aduanero, jurídico, legal o de cualquier otra índole.

Un apunte de optimismo, parece ser que a lo largo del próximo año 2024 la Comisión Europea va a derogar por fin la Regulación Consortia BER, pero también pudiera ser que todo acabara en un simple modificación, lo cual nos dejaría con la duda de saber hasta qué punto las navieras podrían seguir disfrutando de una situación de privilegio con respecto a otros colectivos en cuanto a las normas de la Competencia se refiere (European Commission on Competition).

Aún y a pesar de que la regulación BER tuvo su razón de ser allá por el año 2009, ya que con ella se pretendía poner un poco de orden y concierto entre las navieras, nunca debió prorrogarse a partir del 2019 ya que por aquel entonces la pandemia en ciernes propició una situación de ventaja que algún colectivo supo aprovechar en beneficio propio.

Bien, veamos que ocurre y como se desarrollan los hechos, pero ojalá que todos hayamos aprendido la lección y no volvamos a repetir los mismos errores.

Cuando se aprobó la Regulación BER las navieras aplicaban fletes de supervivencia con los que difícilmente podían cubrir sus costes más elementales.

En el año 2014 se prorrogó esta Regulación por primera vez extendiendo su validez hasta el 2019. Los fletes se fueron revalorizando discretamente a pesar de la quiebra de la naviera coreana Hanjin.

La Comisión Europea decidió prorrogar la Regulación durante cinco años más, es decir hasta el 2024 y aquí ocurrió lo que nadie esperaba: Una Pandemia a nivel mundial. Una pandemia que, acompañada de acciones como mínimo reprobables como las tristemente famosas “black sailings” o los “roll-over bookings”, hizo crecer de una forma desmesurada la demanda lo cual propició que los fletes alcanzaran niveles estratosféricos.

Con pandemia o sin ella... ¿vamos a cometer el mismo error? Espero y deseo que no.

Deseamos a todo el sector un 2024, lleno de éxitos personales y profesionales , y que sea un poco mejor que el actual, y sobre todo con optimismo nunca vamos a decaer por muchas tormentas que nos caigan , somos una construcción solida a pruebas de rayos y truenos.



LA LOGÍSTICA 4.0 COMO PILAR DE LA ECONOMÍA DIGITAL



Pere Navarro
Delegado especial del estado en el
Consorci de la Zona Franca de Barcelona

La logística 4.0 emerge como un faro de posibilidades y retos en el horizonte empresarial en este vertiginoso panorama actual, marcado por la revolución tecnológica. Esta evolución transformadora ha cambiado por completo la gestión de la cadena de suministro, llevando consigo un cúmulo de oportunidades, pero también desafíos que demandan adaptabilidad y visión de futuro.

Las oportunidades que la logística 4.0 presenta son tan vastas como los avances tecnológicos que la impulsan. Un claro ejemplo son los **sistemas predictivos impulsados por IA**, que permiten una planificación más precisa y una toma de decisiones ágil, anticipándose a las necesidades del mercado y optimizando rutas y procesos. Por otro lado, la **conectividad omnipresente del IoT** facilita la trazabilidad en tiempo real de los productos, mejorando la visibilidad en toda la cadena de suministro y reduciendo costos por inventarios excesivos o pérdidas.

Además, cabe tener en cuenta que esta transformación no solo beneficia a las empresas, sino que también tiene un impacto significativo en la economía y el medio ambiente, al permitir una distribución más inteligente y sostenible de productos y servicios.

Es por este motivo que, desde el Consorci de la Zona Franca de Barcelona (CZFB), hemos promovido iniciativas como la **Incubadora de Alta Tecnología en Logística 4.0**. Esta es la primera incubadora de España dedicada a la Industria 4.0 en el ámbito de la logística, un proyecto disruptivo que cuenta con el soporte de los Fondos FEDER e INCYDE.

La Incubadora de Alta Tecnología en Logística 4.0 tiene como propósito brindar servicios a las empresas, la comunidad científica y tecnológica de diferentes sectores que están relacionados con la cadena de valor de la logística y que pueden beneficiarse de la tecnología de la Industria 4.0, mejorando tanto sus productos como sus procesos.

Puerto de Bilbao

Flexibilidad y cercanía para un transporte más sostenible.

Al servicio de nuestra industria
y el comercio internacional.

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

Bilbao
PORT **B**

www.bilbaoport.eus



EPD[®]



En menos de un año de actividad ya hemos incubado 29 iniciativas, un indicador del dinamismo y el potencial innovador que alberga este espacio. Un ejemplo de solución que ya se ha desarrollado en el marco de este proyecto es un robot autónomo e inteligente diseñado para gestionar grandes volúmenes de pedidos.

En este equilibrio entre la innovación tecnológica y la esencia humana de la logística, encontrar el ritmo adecuado es crucial para capitalizar las oportunidades de este viaje transformador. La audacia en el liderazgo logístico es clave para trazar un curso hacia el éxito empresarial y la excelencia operativa, siempre recordando las palabras de Steve Jobs: "la innovación es lo que distingue a un líder de los demás".

No obstante, junto con estas oportunidades se presentan desafíos que requieren atención y estrategias claras. La implementación de tecnologías disruptivas implica una inversión significativa, tanto en recursos financieros como en capacitación del talento humano. La brecha digital puede convertirse en un obstáculo si no se proporciona la formación necesaria para manejar estas herramientas innovadoras.

La **clbersegurldad** también se posiciona como un desafío crítico en la logística 4.0. La interconexión de sistemas y la cantidad masiva de datos generados abren puertas a posibles vulnerabilidades que podrían poner en riesgo la integridad de la información y la operatividad de las empresas. En este sentido, es esencial establecer protocolos robustos de protección de datos y sistemas para salvaguardar la confianza de los clientes y la estabilidad de las operaciones.

Además, la **Integración entre diferentes actores** de la cadena de suministro y la **estandarización de plataformas y**

protocolos son retos pendientes. La interoperabilidad entre sistemas es crucial para alcanzar la máxima eficiencia y reducir la fricción en la transferencia de información entre proveedores, fabricantes, distribuidores y consumidores.

Para hacer frente a estos retos, desde el CZFB impulsamos el **Salón Internacional de la Logística (SIL)**, uno de los eventos más destacados en el ámbito de la logística y la cadena de suministro que tiene como objetivo facilitar el intercambio de conocimientos, promover el *networking* y la colaboración entre los distintos actores del sector, exhibir las últimas tendencias y avances tecnológicos, y ofrecer un espacio de formación y aprendizaje para todos los asistentes.

En su reciente 23ª edición, el SIL ha culminado con gran éxito, atrayendo a más de 15.000 participantes de diversos sectores del ámbito logístico y contando con la presencia de un número récord de 650 empresas expositoras, de las cuales el 40% eran compañías internacionales. Además, este año el SIL Barcelona superó las expectativas al ofrecer más de 250 eventos, evidenciando un aumento del 20% en la asistencia con respecto a la edición anterior.

En conclusión, la logística 4.0 abre un abanico de oportunidades para optimizar procesos, mejorar la eficiencia y ofrecer experiencias personalizadas a los consumidores. No obstante, para aprovechar al máximo estas ventajas, es imperativo abordar los desafíos que surgen, desde la inversión en tecnología y capacitación hasta la garantía de la seguridad y la integración entre los distintos eslabones de la cadena de suministro. Aquellos que logren sortear estos desafíos estarán mejor posicionados para liderar en este nuevo paradigma logístico y cosechar los frutos de la innovación en la era digital.

EL FUTURO DE LA SOSTENIBILIDAD YA ESTÁ AQUÍ

BEST HA REDUCIDO SUS EMISIONES UN

-57%
en el año
2022

UE
-55%
emisiones GEI
2030

IMO
-40%
emisiones CO2
2030

**ADELANTÁNDOSE A LOS OBJETIVOS DE
LA UE Y LA IMO PARA EL AÑO 2030**

CONTRIBUYENDO A UNA LOGÍSTICA SOSTENIBLE

TENDENCIAS DEL TRANSPORTE MARÍTIMO



Agustín Montori
Presidente Comisión Marítima de FETEIA-OLTRA

El transporte marítimo, como tantas otras actividades económicas, afronta un futuro que presenta diversas incertidumbres, unas debido a factores externos como son las guerras en Gaza y Ucrania, que pueden afectar a los tráficos marítimos obligando a los armadores a cambiar unas rutas peligrosas por otras mas seguras, y el precio del combustible, que puede variar sensiblemente a causa de estas guerras. Otros factores son conocidos: la normativa de la UE en materia de prevención de la contaminación atmosférica; la puesta en práctica del sistema ETS, y del “fuel EU maritime” (reducción de la intensidad contaminadora- partículas GEI- a partir de 2025 en los nuevos combustibles).

Los tráficos de graneles, petróleo crudo y derivados, así como el de coches en buques “car-carrier” y el de buques multipropósito, presentan unas características especiales cada uno de ellos, que harían muy farragoso este escrito si entráramos en su detalle.

Es el tráfico de mercancías en contenedores el que por su naturaleza y dimensiones mas nos ocupa como transitarios y mas afecta a nuestras actividades en términos generales.

Una premisa inicial: en los próximos años muy probablemente los flujos de tráfico se harán mas multilaterales. Las líneas marítimas entre Asia y Africa, Asia y America Latina incrementarán sensiblemente su volumen. Su crecimiento a día de hoy registra aumentos del orden de dos dígitos, cuando los tráficos Este-Oeste están prácticamente en niveles de crecimiento del 1,5 por ciento y no mejoraran mucho en 2024. De manera que el transporte marítimo del Norte y del Este hacia el Sur, probablemente verá un aumento de flujos.



La decidida política de descarbonización implementada por la UE, IMO y otras instituciones, con la incorporación de nuevos combustibles: metanol, amoníaco, baterías (en buques de menor tamaño) bio-combustibles e hidrógeno en su momento, suponen unas muy potentes inversiones, tanto en la producción como en las infraestructuras necesarias para su distribución. Las cifras que se barajan son de miles de millones de euros. La consecuencia es ya, una subida de los fletes de los contenedores por parte de los armadores para compensar estos costes. Los objetivos de las instituciones citadas, OMI, UE y otras, son los de llegar a 2050 con “cero emisiones” por parte de la flota mercante mundial o, en el caso de la IMO, “cercano a cero”, por lo que, a salvo de remodelación de planes y objetivos, los combustibles menos contaminantes, y mas caros, deberán de entrar en el mercado prácticamente desde ya (en 2030 la OMI se plantea que el 20 por ciento del combustible que utiliza la marina mercante mundial no sea contaminante o que sus emisiones sean prácticamente nulas), y como hemos indicado, todo ello significa muchísimo dinero que deberá ser aportado por “*todos*” los actores del sector.

El transporte marítimo de contenedores está en la parte baja de un periodo cíclico, y ello supone exceso de oferta de capacidad en los buques

sobre la demanda. Se estima por parte de la BIMCO que la oferta de espacio con la incorporación de nuevos buques en 2024 se incrementará en un 6 por ciento, mientras que las estimaciones del aumento de la demanda se calculan en un 2,4 por ciento. Este exceso de oferta no favorecerá en absoluto un incremento de los fletes, antes al contrario. Por ello, es de esperar una continuación de las tácticas de los armadores: “blank sailings”, “rollover”, amarre de flota, “slowspeed”, y achatarramiento de las unidades de mas edad, no aptas para los nuevos combustibles, con el objetivo de mantener si no incrementar los fletes.

Los factores y las circunstancias que concurrirán en los próximos dos años no parecen motivar una idea positiva de lo que va a representar el tráfico marítimo en 2024. La palabra que mas concuerda con lo que se espera es aquella con la que hemos iniciado este trabajo: incertidumbre. Después, es de esperar que las condiciones del sector por mero comportamiento histórico , cambien; cambiemos el ciclo y pasemos a la parte ascendente de la curva: aumento de la demanda porque el PIB mundial aumenta de manera sensible y por tanto mejoran las expectativas del comercio y el transporte marítimo; pero todo eso está por ver.





SHORTSEA PROMOTION CENTRE - SPAIN

FUTURO DEL TRANSPORTE MARÍTIMO DE CORTA DISTANCIA, RETOS Y OPORTUNIDADES



Elena Seco

Presidenta Asociación española de Promoción del TMCD— SPC Spain

En su Estrategia de movilidad sostenible e inteligente de diciembre de 2020, la Comisión Europea establece como objetivo un crecimiento de las mercancías movidas por el transporte marítimo de corta distancia (TMCD) del 25% de aquí a 2030 y del 50% para 2050, en ambos casos respecto a 2015.

Una vez más, la Comisión reconoce en esta Estrategia el papel crucial del transporte marítimo de corta distancia para lograr un sistema de transporte europeo limpio, seguro y eficiente. También su capacidad para absorber cantidades significativas de tráfico de mercancías de las abarrotadas carreteras europeas y reducir la importante congestión vial.

Hace pocas semanas, la Comisión ha adjudicado a Ecorys la elaboración de un estudio que deberá proponer acciones y recomendaciones políticas para reforzar la posición del TMCD en la UE, cumpliendo los objetivos del Pacto Verde Europeo

y de la Estrategia de movilidad sostenible e inteligente. El estudio se espera que esté disponible a finales de 2024.

En España, el programa de ecoincentivos al transporte marítimo de mercancías basado en el mérito ambiental y socioeconómico tiene también como objetivo el trasvase de mercancías de la carretera al mar. Se trata de una medida largamente solicitada por nuestra asociación que pretende incentivar al transportista terrestre a utilizar un buque, en lugar de la carretera, como parte del trayecto para trasladar la mercancía a su destino final. La ayuda, cuyo beneficiario es el transportista, es proporcional a la distancia evitada en territorio nacional y al desempeño medioambiental del buque.

Son sin duda buenas noticias que podrían dar lugar a un nuevo impulso del transporte marítimo de corta distancia, un camino que no estará libre de obstáculos.

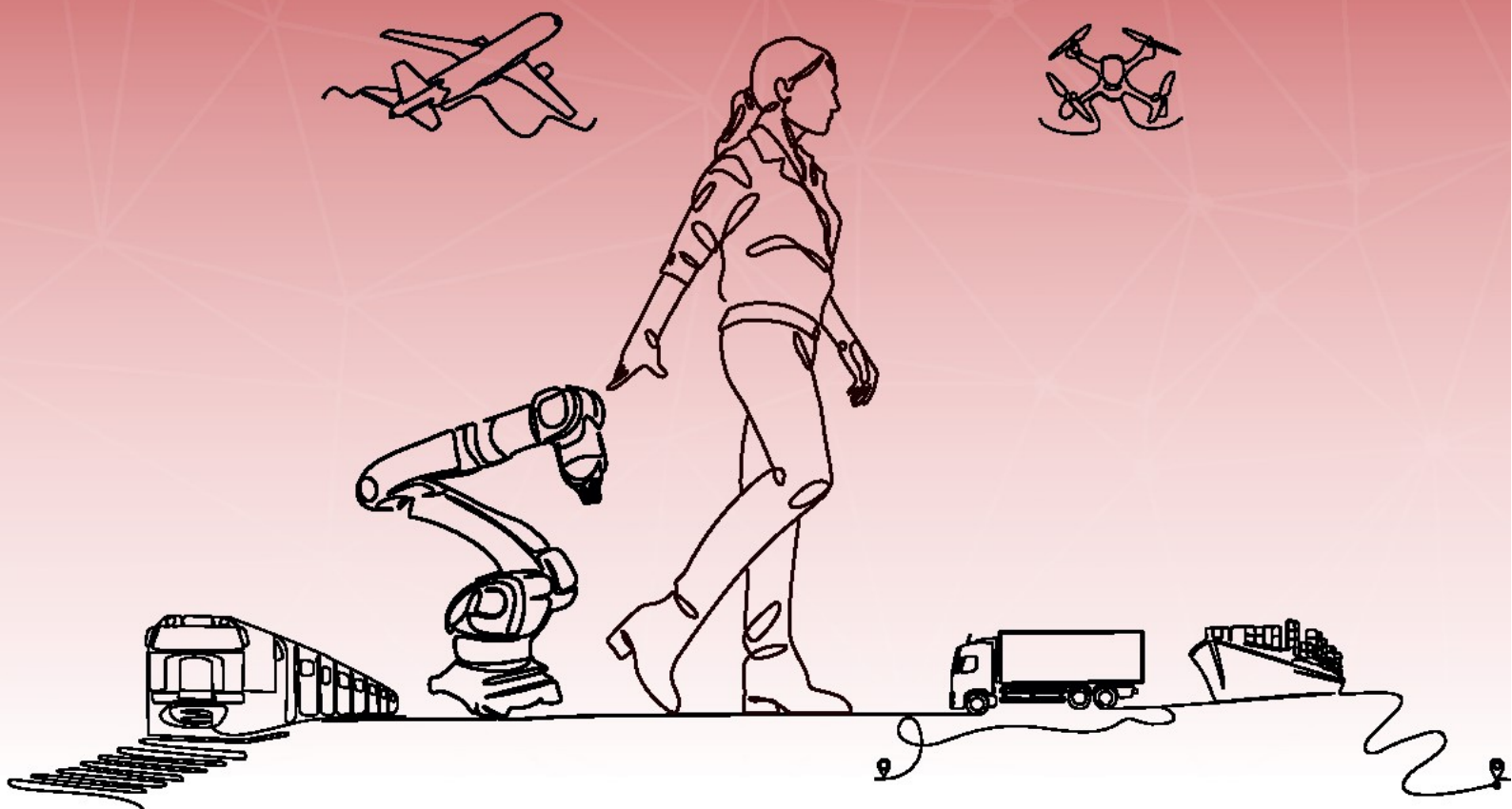
SIL

Barcelona

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

5-7 JUNIO 2024

SOMOS EL SECTOR QUE
CONECTA EL MUNDO



En mayo de 2023 se publicó en el Diario Oficial la Directiva 2023/959, que incluye al transporte marítimo en el ámbito de aplicación del régimen europeo de comercio de derechos de emisión (EU ETS), lo que va a dar lugar a un importante aumento de los costes y una pérdida de competitividad del modo marítimo (el coste medio estimado por buque ro-ro que presta servicios de TMCD en Europa, durante 2024, ronda el millón de euros. En 2025 se prevé que supere 1,6 M€ y de 2026 en adelante podría alcanzar 2,5 M€ anuales). Como consecuencia podría producirse una vuelta de flujos de mercancías del mar a la carretera y un aumento neto de las emisiones de CO₂ del sector transportes en Europa. Esto sería un auténtico mazazo para nuestro sector que lleva creciendo de forma continua e importante como se puede comprobar a través del Observatorio Estadístico del TMCD en España que SPC Spain publica regularmente. El establecimiento desde un primer momento de medidas que permitan evitar este negativo impacto, que iría en contra del objetivo de la propuesta, será una de las prioridades de nuestra Asociación en los próximos meses. Tanto SPC Spain como la European Shortsea Network (ESN) ya se han pronunciado y solicitado una moratoria para su aplicación.

Otra tarea importante será trabajar en la mejora del ecoincentivo español, ampliando su ámbito de aplicación a terceros países como Marruecos o Reino Unido; e incluyendo entre los servicios beneficiarios a la carga sobre mafis y los buques portacontenedores. Al mismo tiempo, nos proponemos impulsar un verdadero ecoincentivo europeo, que permita considerar los tramos terrestres fuera de territorio español. Creemos que esta es la mejor manera para que una norma de este tipo cumpla su

objetivo: reducir los costes externos del sector transportes europeo. El pasado 19 de diciembre la Presidencia española del Consejo de la UE ha alcanzado un acuerdo provisional con el Parlamento Europeo para dar luz verde a la revisión del Reglamento de la Red Transeuropea de Transporte (RTE-T). Esta revisión, según recoge un comunicado del gobierno *“reconoce el papel de los puertos y del transporte marítimo de corta distancia con la creación del Espacio Marítimo Europeo, el despliegue de soluciones como los eco-incentivos y garantizando la interconexión con las regiones ultraperiféricas como las islas Canarias”*.

Por último, deberemos seguir defendiendo una demanda del sector en la que ha resultado complicado avanzar en los últimos años. Es ya una imperiosa necesidad simplificar y agilizar los trámites aduaneros y de los servicios de inspección de mercancías en frontera, que están restando competitividad a los puertos españoles en determinados tráfico y dando lugar a la utilización de puertos de otros países de nuestro entorno que cuentan con procedimientos más sencillos y ágiles, a pesar de compartir un mismo Código Aduanero de la Unión. Nos gustaría que los tráfico de carga rodada tuvieran prioridad en estas tramitaciones, dadas sus especificidades y requerimientos de agilidad.

Tenemos por tanto, para 2024, una agenda abultada y compleja, pero confiamos en poder avanzar de forma significativa y poder dar, dentro de un año, un mensaje repleto de positivas noticias.



PARA TODOS LOS GUSTOS



cadena de suministro

EU - ETS



Elvira Gallego

General Manager - CSP Iberian Bilbao Terminal SL

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

La UE tiene como objetivo el **FIT for 55**, formado por un conjunto de propuestas encaminadas a revisar y actualizar la legislación de la UE en materia de energía y transición ecológica y poner en marcha nuevas iniciativas para garantizar que las emisiones de gases de efecto invernadero se reduzcan en al menos un 55% en 2030 respecto a las de 1990, en línea con el objetivo de neutralidad climática.

Las empresas debemos crear las mejores oportunidades y desarrollar iniciativas medioambientales sostenibles en un contexto de mucha incertidumbre asociada al marco regulatorio de la transición energética. Sin dudar de que es un objetivo de interés general, el reto es

llegar con sentido común y tiempo suficiente para que todas las empresas alcancen el objetivo sin que nadie se quede atrás. Hay unas soluciones energéticas con mayor predominancia respecto a otras, cuando técnicamente lo que tendríamos que conseguir es que se consoliden todas las opciones que se desarrollen para que cada empresa implemente las que se adecuen a su actividad.

Sería recomendable un enfoque holístico de todo lo que incumbe a la transición energética. Pensar que mañana vamos a ser todos eléctricos es imposible, y es un error no dejar que todas las soluciones energéticas compitan en libertad con una regulación que las ampare, de forma que dispongamos de distintas opciones en el corto, medio o largo plazo. Las empresas necesitan dar pasos con la certeza y seguridad necesarias para asegurar el retorno de la inversión.

EL VALOR DE LA INFORMACIÓN



INFÓRMATE:
(+34) 944 400 000
publicidad@grupoxxi.com
suscripciones@grupoxxi.com



SÍGUENOS:
@TransporteXXI 
company/TransporteXXI 



Debemos conseguir que Europa o Bruselas, cuando legisle desde la distancia, no nos perjudique por desconocimiento y asegurarnos de que los intereses de nuestro sector se defiendan adecuadamente.

La entrada en vigor de **ETS Emissions Trading System** a principios de 2024 pretende medir las emisiones de CO2 del transporte marítimo en la UE, obligando a todos los buques que escalen en puertos europeos a entrar en un mercado de derechos de emisión que impactará de manera significativa a este sector. Los puertos que no son comunitarios y que compiten con nosotros, como Reino Unido y el norte de África, se quedan exentos. En ese contexto, el cumplimiento de esta normativa puede suponer una huida de los tráficos de trasbordo desde los puertos del sur de Europa hasta otros puertos extracomunitarios, poniendo en peligro los desarrollos que se han llevado a cabo. Organismos públicos y asociaciones y empresas privadas están pidiendo una moratoria a la Comisión Europea, para que las empresas navieras y los puertos puedan estar debidamente preparados, ya que está previsto un impacto muy negativo en todos los puertos españoles a nivel de competitividad, empleo y economía.

Europa ha reaccionado ante la dependencia de la UE a los recursos energéticos extranjeros presentando en marzo de 2023 el plan **REPowerEU** que pretende: ahorrar energía, producir energía limpia y diversificar los suministros de energía. Este plan acelera la transición hacia una energía limpia y hacia la independencia energética de Europa de los combustibles fósiles rusos, concretamente el gas. A nivel energético se está poniendo el foco en energía limpia, eficiencia energética y el autoconsumo.

Este profundo cambio debe tener lugar en todas las actividades económicas, reduciendo el impacto negativo en el medioambiente y la sociedad. Los organismos públicos nacionales y europeos están ayudando económicamente a que se materialice esa transformación, pero es necesario definir tecnologías y actividades que puedan optar a esa vía de financiación.

Dentro de la Ley de cambio climático y transición energética se contemplan varias acciones para ayudar a descarbonizar el sector como establecer objetivos de reducción de consumo energético en los puertos; fomentar la mejora de sus redes eléctricas y facilitar incentivos económicos dirigidos a estimular el suministro eléctrico o el uso de combustibles alternativos en buques atracados; fomentar el transporte ferroviario con origen o destino en puertos y mejorar los accesos viarios y ferroviarios a los mismos; promover medidas de eficiencia energética en concesiones y promover el desarrollo de Autopistas del Mar y líneas regulares de carga rodada. Además, establece que se deben reducir paulatinamente las emisiones de los buques amarrados y fondeados en los puertos, con el objetivo de eliminarlas antes de 2050 y fomentar cadenas logísticas sostenibles con origen o destino en puertos.

En cuanto a Puertos, según el reglamento **AFIR** antes de 2030 los Estados Miembros deberán disponer de instalaciones de suministro eléctrico a buques (OPS) en puertos de la red principal para tráficos de buques con GT>5.000 y con un nivel de servicio que pueda cubrir el 90% de la demanda. Además, el reglamento **FuelEU** establece que a partir del 1 de enero de 2030 los buques de pasajeros y portacontenedores deberán usar el suministro

eléctrico en tierra para cubrir todas sus necesidades eléctricas mientras estén atracados en los principales puertos. **OPS On-shore Power Supply** es el sistema para suministrar electricidad a los barcos atracados en alta o baja tensión. Requiere de un nivel de inversión millonaria ya que es necesario adaptar subestaciones, canalizaciones eléctricas hasta los muelles, subestaciones OPS, canalizaciones y cajas de conexión en los muelles y sistema de gestión de los cables. Este tipo de proyectos requieren financiación público-privada, acudiendo a fondos europeos FEDER y CEF. El mayor problema reside en la viabilidad económica de la inversión ya que hasta que entre en vigor la obligatoriedad en 2030 económicamente va a ser más rentable el uso de

combustibles fósiles durante el atraque. La necesaria repercusión de los costes al servicio, de forma que se permita recuperar la inversión, hace que las tarifas por ese servicio requieran de una solución estructural, como el establecimiento de un peaje de acceso al servicio OPS similar al vigente para los coches eléctricos.

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



XIII CONGRESO
FETEIA
ZARAGOZA 2024
26 al 29 SEPTIEMBRE
"FETEIA. MARCA de CALIDAD"

Save
the Date

¡Os esperamos
en Zaragoza!

LA VENTANA JURÍDICA DE LA REVISTA DE FETEIA

DOCUMENTACIÓN DE TRANSPORTE EN LAS REGLAS DE ROTTERDAM



Manuel M Vicens
Secretario General y Asesor Jurídico FETEIA-OLTRA

1. Introducción

Las Reglas de Rotterdam (Convenio de las Naciones Unidas sobre el Contrato de Transporte Internacional de Mercancías Total o Parcialmente Marítimo, Rotterdam, 2009, en adelante RR), tras casi quince años de haberse aprobado y firmado, siguen sin entrar en vigor. Solo las han ratificado o se han adherido a ellas España (2011) y cuatro países africanos sin relieve en el campo de la navegación marítima internacional (Benín, Camerún, Togo y Congo), cuando se precisan un mínimo 20 Estados para que se conviertan en una normativa aplicable al transporte marítimo internacional de mercancías (art. 94).

Los detractores de este Convenio alegan, entre otras motivaciones, que se trata de una regulación demasiado reglamentista y compleja frente a las Reglas de la Haya-Visby y las Reglas de Hamburgo, llena de remisiones entre sus diversas disposiciones, lo que no facilita su conocimiento y dificultará su eventual aplicación¹. No les falta razón.



¹ Declaración de Montevideo elaborada por un grupo de interesados en el transporte y especialistas en Derecho Marítimo contrarios a que sus respectivos países, básicamente latinoamericanos, se adhieran o ratifiquen las Reglas de Rotterdam.

Diario del Puerto Líderes en información logística

Comunicación Logística

+ de 30 profesionales especializados
+ de 500 años de experiencia



Grupo
Diario

www.diariodelpuerto.com
redaccion@grupodiario.com

En nuestro propio país, la Ley 14/2014, de 24 de julio, de Navegación Marítima, aprobada después de la ratificación de las Reglas de Rotterdam, se aparta implícitamente de dichas Reglas, al decir en su exposición de motivos, a propósito de la responsabilidad de los porteadores por daños y averías de las cosas transportadas, que se mantiene el régimen vigente contenido en las Reglas de La Haya-Visby las cuales, además y según la OCDE, regulan el 95 por 100 del comercio marítimo mundial, habiendo sido ratificadas por la generalidad de los países marítimos. Ello no obstante, y por efecto de la previa ratificación de las Reglas de Rotterdam, la disposición final primera de la Ley 14/2014 se ve obligada a prever que en caso de que las citadas Reglas entren en vigor, el Gobierno remitirá a las Cortes Generales un proyecto de ley para introducir las modificaciones necesarias en esta Ley.

De todas maneras, consideramos que las Reglas de Rotterdam, tanto si entran en vigor como si pasan a engrosar la lista de los convenios internacionales que están aparcados *sine die*, como por ejemplo el Convenio de las Naciones Unidas sobre el Transporte Multimodal Internacional de Mercancías (Ginebra, 1980), es uno de los instrumentos que disciplinan el transporte marítimo de mercancías con mayor detalle y rigor, a veces incluso excesivo como tendremos ocasión de comprobar más adelante, razón por la cual vale la pena comentar sus aspectos más relevantes y entre ellos la documentación que le sirve de soporte.

Para ello, hay que recordar que las RR distinguen y regulan diversas clases de documentos de transporte en unos términos que, como seguidamente veremos, probablemente los cargadores, los destinatarios y hasta los mismos porteadores, en algún caso, podrían llegar a tener algún problema en conocer adecuadamente la eficacia y consecuencias ligadas a su emisión, cosa que avala la procedencia del presente comentario.

Además, el análisis de los citados documentos podría contribuir al mejor conocimiento de la documentación ligada a otros modos de transporte regulados por normas diferentes de las RR, ya vigentes y de general aplicación.

Por último, sólo quedaría añadir para finalizar esta introducción que las RR representan una especie de promesa de futuro ya que, a diferencia de las Reglas de la Haya-Visby y de las reglas de Hamburgo, ofrecen una respuesta efectiva al transporte internacional de mercancía contenerizada en tanto que se extienden al transporte “puerta a puerta”, que es uno de los objetivos de base de esta clase de transporte al permitir la recepción y entrega de la carga en las instalaciones de los cargadores, consignatarios y transitarios prescindiendo de las terminales portuarias.

Por otra parte, no hay duda de que la imparable proliferación del uso de contenedores en el transporte marítimo internacional hace preciso implantar un régimen jurídico uniforme que discipline este tipo de transporte y supere la carencia existente, que es justamente lo que pretenden las RR, aunque con relativo poco éxito, al menos hasta el presente².

² Hay que señalar que, a diferencia del Convenio internacional sobre el transporte multimodal, el World Shipping Council es un destacado partidario de las Reglas de Rotterdam y que la Cámara de Delegados de la Asociación de Abogados de los Estados Unidos aprobó una resolución que respalda la ratificación de las Reglas de Rotterdam por parte de USA.

growing

CeGe y El Canal ofrecen a la comunidad portuaria y logística la edición integral de libros y publicaciones corporativas de máxima calidad.



Especialistas en libros de prestigio, publicaciones, informes anuales y de sostenibilidad.

Más de 40 años de experiencia.



Gestión global de proyectos corporativos. Edición, redacción, dirección de arte, diseño gráfico, corrección, impresión, web.



Fiabilidad, confidencialidad, calidad. Máximo rigor en todos los proyectos.



Formatos on-line y off-line. Impreso y digital.



Impresión ecológica. Con tecnología LED-UV.



Respeto por el medio ambiente. Las certificaciones ambientales más exigentes.

Ce.Ge

el canal
MARÍTIMO Y LOGÍSTICO

Para más información: info@diarioelcanal.com

www.cegeglobal.com | www.diarioelcanal.com

2. Documentación de transporte de las RR

En principio, hay que decir que los documentos de transporte contemplados en las RR deben reunir estas dos condiciones para ser considerados como tales: a) probar que el porteador o una parte ejecutante ha recibido las mercancías con arreglo a un contrato de transporte; y b) contener o probar un contrato de transporte.

Estas notas determinan que no puedan considerarse como documentos de transporte los recibos de carga (*mate's receipts*) por no ser expresión de ningún contrato de transporte, ni las pólizas de fletamento (*charter parties*), en tanto que no prueban que el porteador o una "parte ejecutante"³ haya recibido las mercancías (art. 1.14).

Pero sin perjuicio de lo que se acaba de indicar, donde los documentos de transporte previstos en la RR pueden plantear algún problema aplicativo es en relación a la entrega de las mercancías. De ello se ocupan sus artículos 45, 46 y 47, cuyo comentario pasamos a efectuar a continuación, no sin antes insistir en que la normativa relativa a la emisión de los documentos de transporte, en lo que concierne a la persona que puede decidir la clase de documento a emitir (artículo 35), deja mucho que desear ya que no es de fácil comprensión.

A) Entrega en caso de no haberse emitido ni un documento de transporte negociable ni un documento electrónico de transporte negociable (artículo 45)⁴

³Por "parte ejecutante" se entenderá: a) la persona, distinta del porteador, que ejecute o se comprometa a ejecutar alguna de las obligaciones del porteador previstas en un contrato de transporte respecto de la recepción, la carga, la manipulación, la estiba, el transporte, la conservación, el cuidado, la descarga o la entrega de las mercancías, en la medida en que dicha persona actúe, directa o indirectamente, a instancia del porteador o bajo su supervisión o control; b) El término "parte ejecutante" no incluye a persona alguna que sea directa o indirectamente contratada por el cargador, por el cargador documentario, por la parte controladora o por el destinatario, en lugar de por el porteador. Por "parte ejecutante marítima" se entenderá toda parte ejecutante en la medida en que ejecute o se comprometa a ejecutar alguna de las obligaciones del porteador durante el período que medie entre la llegada de las mercancías al puerto de carga de un buque y su salida del puerto de descarga de un buque. Un transportista interior o terrestre sólo será considerado parte ejecutante marítima si lleva a cabo o se compromete a llevar a cabo sus actividades únicamente dentro de una zona portuaria (art 1,6).

⁴Las RR instauran en el transporte marítimo el reconocimiento legal de los documentos (*"records"*) de transporte en soporte electrónico, o documentos electrónicos. Sus artículos 8, 9 y 10 se ocupan de su empleo y eficacia, de los procedimientos para la utilización de los documentos electrónicos negociables y de la sustitución de un documento de transporte negociable o de un documento electrónico de transporte negociable. No obstante, hay que señalar que la regulación de esta clase de documentos resulta en algunos aspectos parca e insuficiente, más allá de las definiciones que se efectúan en el artículo 1, apartados 17 al 22, en los términos siguientes: 17. Por "comunicación electrónica" se entenderá la información generada, enviada, recibida o archivada por medios electrónicos, ópticos, digitales u otros medios análogos, con el resultado de que la información comunicada sea accesible para su ulterior consulta; 18. Por "documento electrónico de transporte" se entenderá la información consignada en uno o más mensajes emitidos por el porteador mediante comunicación electrónica, en virtud de un contrato de transporte, incluida la información lógicamente asociada al documento electrónico de transporte en forma de datos adjuntos o vinculada de alguna otra forma al mismo por el porteador, simultáneamente a su emisión o después de ésta, de tal modo que haya pasado a formar parte del documento electrónico de transporte, y que: a) pruebe que el porteador o una parte ejecutante ha recibido las mercancías con arreglo a un contrato de transporte; y b) pruebe o contenga un contrato de transporte; 19. Por "documento electrónico de transporte negociable" se entenderá el documento electrónico de transporte: a) que indique, mediante expresiones como "a la orden" o "negociable", o mediante alguna otra fórmula apropiada a la que la ley aplicable al documento reconozca el mismo efecto, que las mercancías se han consignado a la orden del cargador o a la orden del destinatario, y que no indique expresamente que se trata de un documento "no negociable"; y b) cuyo empleo satisfaga los requisitos enunciados en el párrafo 1 del artículo 9; 20. Por "documento electrónico de transporte no negociable" se entenderá el documento electrónico de transporte que no sea negociable; 21. Por "emisión" de un documento electrónico de transporte negociable se entenderá su emisión por medio de procedimientos que aseguren que el documento es susceptible de permanecer bajo control exclusivo desde su creación hasta que pierda su validez o eficacia; 22. Por "transferencia" de un documento electrónico de transporte negociable se entenderá la transferencia del control exclusivo sobre el documento.

Estos documentos de transporte, conocidos también con el nombre de “*seawaybills*”, cumplen en el tráfico marítimo el mismo papel que las cartas de porte en el terrestre o en el aéreo. Cuando se haya emitido un documento de esta clase, la persona que alegue ser el destinatario deberá identificarse debidamente como tal al ser requerida para ello por el porteador. Es decir, el porteador debe identificarle para cumplir debidamente con su obligación de entrega.

Para esta clase de documentos y si no puede efectuarse la entrega de las mercancías debido a que el destinatario, pese a haberle sido notificada su llegada, no reclama al porteador la entrega de las mercancías en el momento o durante el plazo indicado en el artículo 43 tras la llegada de las mismas al lugar de destino⁵, o se niega a identificarse, o el porteador no consigue, tras un esfuerzo razonable, localizarle a fin de pedirle instrucciones para la entrega de las mercancías, el porteador podrá, sucesivamente y por este orden, y también tras un esfuerzo razonable de localización en cada caso, informar sobre la situación y pedir las instrucciones para la entrega a la parte controladora⁶, al cargador o al cargador documentario, considerándose que ha cumplido con su obligación de entregar las mercancías con arreglo al contrato de transporte si sigue las instrucciones que pueda recibir de cualquiera de ellos.

Ya se comprende que aquí la problemática puede surgir, en primer lugar, por el empleo del término “podrá” (de carácter facultativo) y no del término “deberá” (de carácter imperativo) en relación a los informes que sobre las incidencias de la entrega hayan de ser transmitidos a las mencionadas personas, cuando es evidente que las instrucciones de entrega dimanantes de esos informes son un requisito imprescindible para que el porteador pueda quedar liberado de su obligación de entrega y disponer de las mercancías transportadas depositándolas, destruyéndolas o vendiéndolas por cuenta y riesgo de quien tuviera el derecho a la entrega (artículo 48), entre otras medidas que las circunstancias pudieran requerir aunque el porteador sólo podrá hacer uso de dichas facultades tras haber dado un aviso razonable de la medida prevista a la persona indicada en los datos del contrato como la persona a la que haya de notificarse la llegada de las mercancías en el lugar de destino, de haberse indicado alguna, así como al destinatario, la parte controladora o el cargador, en ese orden y siempre y cuando el porteador conozca su identidad.

Suscitándose por tanto la cuestión de si ese “podrá” facultaría al porteador, sin recabar previamente instrucciones de la parte controladora o de los cargadores real y documentario, para ejercer las anteriores

⁵ El artículo 43 de las RR dispone que “Cuando las mercancías hayan llegado a su destino, el destinatario que reclame su entrega con arreglo al contrato de transporte deberá aceptar la entrega de las mercancías en el momento, o dentro del plazo, y en el lugar estipulados en el contrato de transporte o, en defecto de dicho pacto, en el momento y en el lugar en que razonablemente cabría esperar la entrega a la vista de los términos del contrato, de la costumbre o los usos del comercio, de las prácticas del tráfico o de las circunstancias del transporte”.

⁶ Por parte controladora se entenderá la persona que tiene derecho a dar instrucciones al porteador respecto de las mercancías en el marco del contrato de transporte (artículos 1.12 y 13 y 51). Este derecho las RR lo denominan “derecho de control” y es equivalente al llamado “derecho de disposición” que se contempla en el CMR y en el CIM.



facultades con el fin de depositar, destruir o vender las mercancías por cuenta y riesgo de quien tuviera el derecho a la entrega. Opinamos que no, aunque la literalidad del texto podría ampararlo, eso sí, dando aviso ineludiblemente de las medidas adoptadas a las personas antes indicadas.

Igualmente, la utilización de la frase “tras un esfuerzo razonable”, por ser un concepto jurídico indeterminado, podría ocasionar problemas o discrepancias a la hora de valorar si realmente concurre el requisito de la “razonabilidad” en todos los pasos dados en búsqueda de instrucciones para cumplir debidamente con la obligación de entrega, o para poder depositar, destruir o vender las mercancías pendientes (*otherwise undeliverable*) sin incurrir en responsabilidad.

Y es que, a fin de cuentas, y pese a las ambigüedades que presenta el texto de las RR, la “petición de instrucciones” es, como ya se ha visto, un requisito imprescindible para que el porteador se libere de responsabilidad por lo que hace a la entrega de las mercancías. Por ello, si entran en vigor las RR, y también si no lo hacen, siempre habrá que extremar la diligencia procurando que quien tenga que efectuar la entrega en destino de una consignación marítima conozca las peculiaridades documentales del transporte por mar y las consecuencias derivadas de las mismas.

B) Entrega en caso de haberse emitido un documento de transporte no negociable que deba ser restituido (artículo 46)

El supuesto que se contempla en este precepto es el de los llamados conocimientos “nominativos” (*straight bill of lading*).

En el caso de que se trata la entrega requerirá no sólo la identificación del destinatario, sino también la entrega del documento que ha de ser restituido, pese a no ser negociable.

Si el destinatario, pese a haberle sido notificada la llegada de la mercancía, no reclama la entrega al porteador o no se identifica debidamente, o se niega a restituir el documento, el porteador, tras un “esfuerzo razonable” para localizar al destinatario a fin de pedirle instrucciones para la entrega de las mercancías, también en este supuesto “podrá” informar sucesivamente y por este orden al cargador y al cargador documentario a fin de pedirles tales instrucciones, añadiéndose igualmente que el porteador que haga la entrega de las mercancías conforme a las instrucciones del cargador o del cargador documentario, quedará liberado de su obligación de entrega, con independencia de que el documento de transporte no negociable le hubiera sido restituido o no.

Como vemos, el caso es muy parecido al anterior y la suma atención que hay que poner en la entrega, especialmente cuando la tenga que realizar una “parte ejecutante no marítima”, puede ser similar.

C) Entrega en caso de haberse emitido un documento de transporte negociable o un documento electrónico de transporte negociable (artículo 47)

El supuesto se refiere a los tradicionales conocimientos de embarque (*bill of lading*), como títulos negociables o de tradición.

La entrega en esta clase de documentos no requiere de mayores precisiones en tanto que sólo estará legitimado para obtener la entrega de las mercancías el tenedor del documento⁷, que demuestre su condición de tal en los documentos electrónicos, contra la restitución del original, siendo suficiente la restitución de uno solo de los originales cuando se hubieren emitido varios, quedando en dicha hipótesis sin validez y eficacia el resto de los emitidos.

Con todo, también en este supuesto habrá que extremar el celo en comprobar, cuando se trate de un documento emitido a la orden, la regularidad en la cadena de endosos, y si estuviese endosado en blanco o hubiese sido emitido al portador, la identidad de este. Para los documentos electrónicos, las RR indican el procedimiento a través del cual el tenedor deberá demostrar su condición de tal (artículo 9), si bien en la práctica lo que realmente se hace es remitirse a lo que sobre el particular se hubiere establecido en los contratos. Lo que a nuestro juicio complica todavía más las cosas, ya de por sí no fáciles, toda vez que habrá que estar “caso por caso” y no sujetarse a unas reglas concretas, objetivas, uniformes y de general conocimiento para resolver una cuestión de tanta trascendencia.

La complejidad, pues, que ofrece la entrega de las mercancías cuando se hayan emitido esta clase de documentos y la misma se realice por una “parte ejecutante no marítima”, podría entenderse acrecentada en relación a la que se suscita en el caso anterior.

D) Entrega en caso de haberse emitido un documento de transporte negociable o un documento electrónico de transporte negociable señalando expresamente que las mercancías podrán ser entregadas sin necesidad de que se restituya el documento de transporte o el documento de transporte electrónico emitido (artículo 47.2)

Comencemos por destacar que la posibilidad de emitir este tipo de documentos, aparte de ser una opción hasta cierto punto “chocante” en la medida en que entra en contradicción con lo que es la esencia de los documentos negociables⁸, no es nada recomendable, no sólo para los portadores que pueden verse sujetos a reclamaciones de muy incierto resultado, sino también para los cargadores que verán dificultada la negociación de su derecho ante la eventualidad de que el portador pueda entregar la mercancía sin estar obligado a exigir la restitución del documento.

En este caso para la entrega de las mercancías, la persona que alegue ser su tenedor deberá identificarse debidamente de acuerdo con las reglas establecidas al efecto en las RR de conformidad con el carácter negociable del documento (artículo 1.10);

⁷ Se entiende por “tenedor” del documento, de acuerdo con el artículo 1.10 de las RR: a) La persona que esté en posesión de un documento de transporte negociable; y i) en caso de que el documento se haya emitido a la orden, esté identificada en dicho documento como el cargador o el destinatario, o como la persona a la que el documento haya sido debidamente endosado; o ii) en caso de que el documento sea un documento a la orden endosado en blanco o se haya emitido al portador, sea su portador; o b) La persona a la que se haya emitido o transferido un documento electrónico de transporte negociable con arreglo a los procedimientos previstos en el párrafo 1 del artículo 9 de las propias RR.

⁸ La esencia de los documentos negociables consiste en ligar el derecho a la tenencia del título y la legitimación para obtener la entrega de lo que ampara ese derecho a su restitución.

y los impedimentos para la entrega, así como las actuaciones sucesivas y posteriores a llevar a cabo para solventarlos, presentan características análogas a las establecidas para la hipótesis de emisión de documentos no negociables, lo mismo en soporte papel que electrónico, es decir con forma de “*seawaybills*”, salvo en lo que se refiere a la petición de instrucciones a la parte controladora, que no se contempla habida cuenta que en los documentos negociables la parte controladora es el tenedor (artículo 51.3).

Debiendo advertirse que para este supuesto se establece expresamente que quien hubiera dado las instrucciones para la entrega de las mercancías a persona distinta del tenedor del documento (el cargador o el cargador documentario), deberá indemnizar al porteador por la pérdida que para aquél se derive del hecho de ser declarado responsable frente al tenedor que reclame la entrega y haya demostrado su condición de tal.

Finalmente, hay que puntualizar que la dificultad que ofrece el manejo de esta clase de documentos que permiten la entrega sin necesidad de restituir el documento de transporte, aumenta al contemplarse la posibilidad de adquirir la condición de tenedor una vez efectuada la entrega, ya conociéndolo y por tanto aceptándolo el nuevo tenedor, es decir por efecto de un acuerdo contractual o de otra índole anterior a la entrega, ya sin haber tenido razonablemente la posibilidad de conocerlo. En el primer caso, el nuevo tenedor adquirirá todos los derechos derivados del contrato de transporte, excepto, claro está, el derecho a la entrega, mientras que en el segundo adquirirá los derechos incorporados al documento, entre ellos el derecho a la entrega, que creemos que habrá de

convertirse en una indemnización por el equivalente económico de las mercancías al haberse ya librado estas.

3. Conclusión

Creemos que con estas breves notas sobre las cuatro modalidades de documentos de transporte que las RR admiten para el tráfico marítimo y sus efectos en relación con la entrega de las mercancías, han quedado detectados, en buena parte, algunos de los problemas que puede suscitar su aplicación. En cualquier caso y dejando de lado una evidente complejidad y exceso de regulación, con lo que habría que tener mucho cuidado, como ya hemos venido repitiendo, es en evitar que se efectuase la entrega por parte de personal no debidamente formado en la práctica marítima, lo que puede ocurrir tratándose de transportes “puerta a puerta” en los que la entrega el destino podría ser efectuada por una “parte ejecutante no marítima”.

The logo for the Rotterdam Rules, featuring the words "Rotterdam Rules" in a large, bold, white, sans-serif font with a slight 3D effect, set against a light blue rectangular background with a thin blue border.

La plataforma de actualidad referente
del sector marítimo y portuario



INFORMACIÓN MARÍTIMA FIABLE Y PROFESIONAL



www.naucher.com

LA VENTANA JURÍDICA DE LA REVISTA DE FETEIA

PROPUESTAS DE MODIFICACIONES LEGISLATIVAS PARA LA MEJORA DE LA COMPETITIVIDAD DEL SECTOR MARÍTIMO



Martín Fernández
Secretario Técnico FETEIA-OLTRA

Nos encontramos actualmente en un momento en el que las autoridades, tanto legislativas como ejecutivas, están adoptando multitud de decisiones con impacto en el transporte marítimo. Algunas de estas decisiones podrían ser la apuesta por la descarbonización (con los peligros derivados de la entrada en vigor del ETS) o la aprobación de la construcción de la nueva terminal en el puerto de Valencia.

Sin embargo, desde FETEIA-OLTRA echamos de menos alguna modificación legislativa de ámbito local, que vamos a promover en la presente legislatura:

1. La modificación del artículo 30 de la Ley de Puertos del Estado y de la Marina Mercante, para dar mayor cabida al sector privado en los Consejos de Administración de las Autoridades Portuarias.
2. La modificación del artículo 322 de la ley de Navegación marítima para no obligar a los destinatarios del transporte a litigar en el extranjero bajo una jurisdicción extranjera cuando el armador o naviero sea residente en el extranjero.

En cuanto a la modificación de la estructura del órgano de administración de las autoridades portuarias, esta Federación tiene claro que, para lograr una mayor competitividad de nuestros puertos, deben cederse ámbitos de gobernanza al sector privado, puesto que podemos aportar un importante valor añadido. Hay que adaptar estos mecanismos de gobernanza de los puertos a los tiempos actuales, de modo que los usuarios de los puertos también formemos parte de los Órganos de las Autoridades Portuarias. En ocasiones nos

CSP Iberian Bilbao Terminal S.L.

THE LEADING PORT FOR THE ATLANTIC REGION OF SOUTHERN EUROPE



LRQA
CERTIFIED
ISO 14001

LRQA
CERTIFIED
ISO 45001

LRQA
CERTIFIED
ISO 9001

LRQA
CERTIFIED
ISO 50001



CSP Spain
The Ports for ALL

encontramos que alguna de las iniciativas adoptadas es contraria a los intereses del sector.

En el Marco Estratégico elaborado por Puertos del Estado se indica que el ejercicio de la competencia entre puertos fue basándose en la generación de infraestructuras y no tanto en la relación calidad/precio de los servicios o en otros factores como seguridad, contribución ambiental o innovación, por lo que estos terminaron resintiéndose. Además, las decisiones de las Autoridades Portuarias adolecían en determinadas ocasiones de excesivo aislacionismo.

La solución a ello consiste en impulsar un papel de la Autoridad Portuaria más abierta y cercana a los sectores económicos concurrentes en el puerto. Qué mejor manera de hacerlo que aumentando la participación de las principales fuerzas vivas del sector privado en los puertos, siempre, eso sí, evitando conflictos de intereses y la imposición de políticas particulares por encima del interés general. No nos referimos, por tanto, a dar entrada a una empresa en particular, puesto que esto generaría un evidente conflicto de intereses.

En nuestra opinión, cuanto mayor sea la diversidad de perfiles entre los miembros de las autoridades portuarias, mayor será para el desarrollo, la transparencia y la eficacia de los puertos, puesto que el Consejo de Administración podrá tener un conocimiento más profundo de todo cuanto se discuta y ello redundará en una mejora de la calidad

de los servicios que se prestan. El Operador que mejor aglutina estas características es la del transitario, puesto que nuestro papel es, precisamente, el de organizador y garante del funcionamiento de la cadena de suministro a nivel internacional.

En cuanto a la modificación de la Ley de Navegación Marítima, lo que se busca es no obligar a los clientes, destinatarios del transporte, a litigar en un país extranjero, lo cual va en contra del principio previsto en el artículo 468 de esa misma norma y contra el interés general.

Bajo nuestro punto de vista, el consignatario es el representante natural y legal del porteador o naviero en el puerto donde se halle establecido, y por tanto es lógico que, en garantía de la seguridad del tráfico, y al igual que se dispone para el resto de intermediarios del transporte, tenga que responder de los actos del naviero ocurridos en el curso del transporte marítimo.

No se debe obligar a actores nacionales a litigar en el extranjero, cuando su contraparte en la relación contractual también es nacional. En nuestra opinión, se está privando a las partes del Derecho a la tutela judicial efectiva.

A los transitarios, agencias o comisionistas de transportes les es sumamente dificultoso reclamar a los navieros las indemnizaciones que se hubiesen visto compelidos a satisfacer a los destinatarios finales de los envíos de cuyas pérdidas, averías o retrasos ocurridos durante el transporte marítimo hubieren sido declarados responsables, ya que ello supone casi siempre

tener que ir a litigar en el extranjero, con arreglo a una normativa extraña y desconocida y, además, con unos costes generalmente inasumibles en relación con las cuantías en litigio.

Esta situación es perjudicial, no solo para los transitarios, que lo es, sino para el comercio marítimo en general ya que la traslación de la responsabilidad de los navieros hacia los transitarios, agencias de transporte o comisionistas de transportes hará que éstos sean proclives a desaconsejar la utilización del transporte marítimo cuando alternativamente existan otros modos en los que el representante del porteador se haga responsable por las pérdidas, averías o retrasos acaecidos durante el transporte marítimo; o, cuanto menos, a buscar vías de protección frente a estas situaciones de riesgo (Pólizas de Seguros), lo que supone, en última instancia, mayores costes para el consumidor, una vez más.

La exoneración de responsabilidad a los consignatarios de buques rompe la cadena del transporte en el aspecto de la responsabilidad, que consiste en que el último porteador o intermediario que hubiera pagado la indemnización por las pérdidas, averías o retrasos a los destinatarios o receptores finales de los envíos pueda reclamar en vía de repetición lo que hubiese satisfecho al que esté situado en el lugar inmediatamente anterior en dicha cadena, en este caso el consignatario, y así sucesivamente hasta llegar al verdadero o real responsable.

Como conclusión final, me permito indicar que nuestras propuestas están basadas en el sentido común y en la búsqueda de un sector más dinámico y atractivo, cuestión básica para su crecimiento, eliminando el agravio económico y empresarial existente en la actualidad.



Valenmar

editorial de Logística y Comercio

Toda la información sobre

Logística y Transporte a tu alcance

VALENCIA MARÍTIMA Miércoles 10 enero 2024

SOSTENIBILIDAD
La tercera planta solar de Valenciaport cubrirá el 11% de la necesidad de consumo

La presidenta de Valenciaport, Mar Chao, y el director de Valenciaport, Antonio Crespo, se reunieron ayer para firmar el convenio que regula la instalación, explotación y mantenimiento de la planta. **1 Pág. 2-3**

Y ADEMÁS:
 OOCL bautiza el buque "OOCL Valencia" de 24.188 TEUs **1 Pág. 4**
 Rodríguez y la comunidad portuaria de Alicante ponen en común sus propuestas para el puerto **1 Pág. 11**

PortCastelló, MSC y Noatum analizan la posible vuelta de la naviera a Castellón **1 Pág. 12**

Campañas Logaled con LEDs brisan
 Más luz, menos consumo **1 Pág. 4**

ALICANTE MARÍTIMA Miércoles 10 enero 2024

EMPRESAS
El crucero "MSC Poesía" llega al puerto de Alicante en su vuelta al mundo

Ayer llegaba al puerto de Alicante el barco de MSC, Cruceros que da la vuelta al mundo con 173 españoles a bordo, 14 alicantinos entre ellos. Alicante es uno de los 50 puertos de escala del crucero. **1 Pág. 12**

Y ADEMÁS:
 Mazón respaldará a las empresas valencianas en la feria Heimtextil **1 Pág. 4**
 El presidente del puerto se reúne con los representantes de la comunidad logística portuaria **1 Pág. 5**

Alicante completa la renovación del principal acceso al polígono de Las Atalayas **1 Pág. 3**

Servicios marítimos con Canarias
 Alisea **1 Pág. 3**

CASTELLÓN MARÍTIMA Miércoles 10 enero 2024

PUERTO DE CASTELLÓN
PortCastelló inicia el año con una nueva línea con Libia a cargo de Clapotis

El puerto de Castellón recibió el martes el buque "Shipper", encargado de inaugurar el servicio mensual de Clapotis con Libia, con Medfem como agente de la naviera y consignatario. **1 Pág. 10**

Y ADEMÁS:
 El Plan de Empresas de PortCastelló prevé 376 millones de inversión **1 Pág. 3**
 PortCastelló pone a punto el Transversal Exterior para optimizar su funcionalidad **1 Pág. 16**

Grupo Noatum adquiere el 100% de APM Terminals Castellón **1 Pág. 4**

La terminal de Grandes del Puerto de Castellón

Puertos de Andalucía

Almería, Málaga, Cádiz, Huelva, Sevilla, Algeciras, Motril

fORO INTERNACIONAL n.º 151
 Publicación de Transporte, Logística y Comercio Exterior
 Feria Internacional de Logística y Transporte

Valenmar

INTERMODAL EUROPE 2023



Más de

50 años

informando

Valenmar S.L.

C/ Dr. J.J. Dómine, 5-1º-1ª - 46011 VALENCIA Tel.: 96 316 45 15 valenmar@veintepies.com - www.veintepies.com

Somos parte del cambio

Un hub SMART en continua evolución

Transparente ●

Conectado ●

Sostenible ●

Eficiente ●



Port de Barcelona

www.portdebarcelona.cat