

Empresa Transitaria

EL ANUARIO DE LOS OPERADORES LOGÍSTICOS

Núm. 24

2024

NO ESTAMOS SOLOS

LOS PUERTOS NOS DAN FORMA

Conectamos mar y tierra para
contribuir al desarrollo económico,
medioambiental y social del país.



GOBIERNO
DE ESPAÑA

MINISTERIO
DE TRANSPORTES
Y MOVILIDAD SOSTENIBLE

Puertos del Estado



ÍNDICE

- 5 **Presentación** · Enric Ticó, Presidente **FETEIA-OLTRA**: *Aportaciones para una gestión empresarial en tiempos confusos.*

CÓMO AFRONTAMOS LOS RIESGOS DE LA REGULACIÓN CAÓTICA

- 9 Martín, Fernández, Secretario Técnico **FETEIA-OLTRA**: *¿Solos ante el peligro?*
- 15 Carmen Castellano, CEO de **Assek Europe**: *Asegurando el movimiento: el compromiso de Assek Europe con los transitarios en España.*
- 21 Elvira Gallego, General Manager **CSP Iberian Bilbao Terminal**: *No estamos solos, ¡Despierta Europa!*
- 25 **Escola Europea SSS y FETEIA**: *GOING DIGITAL: Formación en transformación digital de operaciones de comercio internacional.*

CÓMO AFRONTAMOS LAS OPORTUNIDADES DE LA DIGITALIZACIÓN

- 29 Carmen Olmos, Responsable Centro CBTA **Kemler**: *Baterías de litio. Riesgo y reto en el transporte aéreo*
- 37 **MSC**: *5 razones para adoptar el conocimiento de embarque electrónico.*
- 41 Carles Flamerich, CEO **Apolo Cybersecurity**: *La revolución digital en el sector transitario: un desafío de seguridad*
- 45 Enrique Moldes, Responsable de Tecnología de **Visualtrans**: *La importancia de la ciberseguridad en el sector del transporte y la logística.*

CÓMO AFRONTAMOS LAS MEJORAS EN EL GOBIERNO CORPORATIVO

- 53 José Alberto Carbonell, Presidente **Port de Barcelona**: *Innovación y sostenibilidad, la respuesta a los retos del Port de Barcelona.*
- 56 Álvaro Rodríguez Dapena, Presidente **Puertos del Estado**
- 58 Ana Chamorro, Responsable de Sección de Promoción de la Carga Aérea en la División de Desarrollo de Carga Aérea de **AENA**: *Aena, comprometida con el desarrollo de la carga aérea en España.*

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.

el canal.

MARÍTIMO Y LOGÍSTICO

TODA LA INFORMACIÓN SOBRE EL TRANSPORTE Y LA LOGÍSTICA

Diario digital con acceso gratuito · Monográficos · Anuarios



comunicamos y conectamos

www.diarioelcanal.com



PRESENTACIÓN



Enric Ticó
Presidente FETEIA-OLTRA

APORTACIONES PARA UNA GESTIÓN EMPRESARIAL EN TIEMPOS CONFUSOS

En el Congreso que hemos celebrado recientemente en Zaragoza, nos planteábamos si los transitorios y en general los empresarios, estábamos solos ante el peligro. Estamos ante el peligro, sin duda, porque cualquier actividad humana conlleva un sinfín de riesgos e incertidumbres. Pero la única opción posible, la alternativa, es la inactividad... y todos sabemos que en un mundo imprevisible, la única estrategia imbatible que nos garantiza el fracaso es no tomar riesgos ante la cuestión que planteamos, se puso de manifiesto que los transitorios, que tomamos continuamente riesgos, lo hacemos porque no estamos solos.

Creo sinceramente que esta certeza se basa en buena parte gracias a FETEIA-OLTRA, tenemos un faro que nos guía, que nos permite obtener respuestas y seguir el camino correcto para llegar a buen puerto.

A través de este nuevo número de la “Empresa Transitoria” ahondaremos en esta reflexión sobre cómo prevenir los principales riesgos que tenemos en estos momentos, producto de tres situaciones qué como bien comenta en su artículo nuestro Secretario Técnico, Martín Fernández, tenemos planteado.



INTERMODAL
SOLUTIONS



PREPÁRATE PARA TU CADENA DE SUMINISTRO



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

Gracias a décadas de experiencia, MSC ofrece servicios de transporte internacional para el envío de tu mercancía y soluciones integrales con camiones, trenes y barcasas para satisfacer las necesidades de tu cadena de suministro.

MOVING THE WORLD, TOGETHER.



El primero es el que él le llama una **avalancha regulatoria**, y yo añadiría y **caótica**, multitud de leyes, las normas y en general, la actuación del sector público que a menudo se realiza de manera descoordinada a todas las escalas, europea, española, autonómica, local... persiguiendo muchas veces más la repercusión mediática de dichas actuaciones que no una mejora general de nuestro sistema económico.



Parece que nuestro gobernantes quieren hacer de Europa el jardín del mundo, pero este caos regulatorio lo que seguro van a conseguir es un aumento de los costes, sin que por otro lado avancemos en los nobles objetivos que se pretenden.

El segundo riesgo y oportunidad es la **Digitalización**. Está claro que nos encontramos ya en la época de la revolución digital, y asumimos que ninguna empresa sobrevivirá si no es capaz de adaptarse a estos nuevos requerimientos, a esta nueva forma de trabajo que sin duda, objetivamente, supone una mejora en todos los sentidos para la gestión. Pero las incertidumbres que hay respecto a las tecnologías y el coste que supone su implementación, pueden dejar fuera a la mayor parte de pequeñas y medianas empresas que representan la economía productiva de nuestro país.

Y, por último, el tercer reto se refiere a lo que llamamos el **gobierno corporativo**. La exigencia que supone la protección de los derechos de las personas y del medio ambiente, conseguiría sin duda una mejora de nuestra sociedad pero como indicaba anteriormente, todos estos avances requieren de una financiación adecuada que difícilmente podrán asumir nuestras PYMES.

Es por ello, que hemos querido continuar con el debate que realizamos en nuestro congreso y hemos pedido a personas que consideramos influyentes y que tienen mucho a decir y aportar en esta materia y recomiendo encarecidamente que lean esta nueva publicación de FETEIA en la cual intentamos dar respuesta a algunas de las preguntas, respecto a los retos y de oportunidades que este triple desafío nos plantea, porque el conocimiento es una de las bases que nos van a permitir gestionar mejor nuestras compañías, cumplir con nuestras obligaciones como empresarios.

Juntos seguiremos construyendo las soluciones más eficaces para enfrentar los retos actuales y los del futuro.



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

cspib.com



MARTÍN FERNÁNDEZ

SECRETARIO TÉCNICO



¿SOLOS ANTE EL PELIGRO?

Si algo he aprendido en mi etapa en FETEIA-OLTRA es que los problemas a los que se enfrentan los transitarios y representantes aduaneros son muy diversos. Su posición como nodo central de las operaciones logísticas internacionales (con la especial complejidad que éstas conllevan) hace que deban controlar múltiples variables y eso multiplica los riesgos.

Además, aparte de los riesgos propios de la actividad, últimamente se han añadido tres retos de gran importancia que deben afrontar:

1. Por una parte, tenemos la avalancha regulatoria en la que nos vemos inmersos (nuevo paquete aduanero, CBAM, EUDR, impuesto sobre los plásticos no reutilizables, ETS, Directiva de Transporte Combinado, EFTI, Ventanilla única marítima, Directiva CSRD y largo etcétera).

Para añadir más dificultad, estamos experimentando procesos de aprobación de normas largos y complejos, con muchos cambios, por lo que resulta imposible prepararse con la necesaria anticipación y tiempo. Por ejemplo, estamos viendo muchos bandazos en la aprobación del EU count emissions o en la Directiva de Transporte Combinado. En definitiva, sabemos que estaremos sometidos a estándares de reporte muy exigentes, pero aún no sabemos el detalle de los mismos.





**KEMLER ES CENTRO CBTA
ACREDITADO POR IATA PARA
FORMACIÓN Y ASESORAMIENTO
EN TRANSPORTE DE MERCANCÍAS
PELIGROSAS POR VÍA AÉREA**



Sedes en Madrid, Zaragoza, Valencia,
Tarragona y Pamplona

621 275 577

www.kemler.es



2. El reto de la digitalización y, tal y como pudimos comprobar durante nuestro pasado Congreso en Zaragoza, supone también una cuestión básica, con una doble vertiente: la digitalización de procesos y documentación del transporte, y la necesaria protección ante ataques, cada vez más comunes y que ponen en riesgo la viabilidad de la empresa.

Me permito una reflexión en la parte relativa a la digitalización de los documentos de transporte: necesitamos un grado máximo de colaboración e interoperabilidad entre todos. Si solo uno de los actores de la cadena no se suma, vamos a fallar todos, por lo que tenemos que afrontar esta cuestión con amplitud de miras. Por otra parte, debemos evitar posiciones que buscan únicamente maximizar el beneficio individual, que suponen un freno al avance global.

3. En tercer lugar, destacaría los retos a nivel de gobierno corporativo y en materia de sostenibilidad. La sociedad en general está siendo cada vez más exigente en la protección de los derechos de las personas y del medioambiente, lo que implica un mayor grado de autoexigencia para las empresas. Sin duda, esto hará que tengamos una sociedad mejor.

Ahora bien, hemos de ponderar también los riesgos para la sostenibilidad económica del sector de algunas normas como el ETS. Los impactos negativos de esta norma son claros y ya los estamos sufriendo con alteraciones de

rutas y traslados de hubs por parte de las navieras.

Nuestro sector es una de las más importantes para la economía nacional y de la UE, por lo que las autoridades deben extremar su cuidado y apoyo.

Y todo lo anterior en un contexto de profunda inestabilidad global y con la amenaza de una guerra comercial e imposición indiscriminada de aranceles por parte de las principales potencias.

Queda claro, por tanto, que el peligro existe y no es desdeñable. La buena noticia es que las empresas no tienen por qué estar solas ante el peligro. Creo, sinceramente, que en estos momentos el asociacionismo es más importante que nunca, pues las organizaciones aportamos un valor añadido tangible a nuestras empresas.

De un tiempo a esta parte escucho una y otra vez la misma reflexión por parte de empresarios y directivos, en el sentido de que, más allá de las cuestiones del día a día de su compañía, se ven aturcidas por la gran cantidad de cuestiones regulatorias y cambios que deben implementar. La velocidad de estos cambios está atropellando a muchas de ellas, y no, no se debe a una cuestión de falta de planificación (el mejor ejemplo podemos verlo en el retraso de muchos Estados miembros en la implementación de los desarrollos informáticos del Código Aduanero de la Unión. Por ejemplo, el retraso de Francia ha obligado a extender los plazos de implementación).

Diario del Puerto Líderes en información logística

Comunicación Logística

+ de 30 profesionales especializados
+ de 500 años de experiencia

24
7

Grupo
Diario

www.diariodelpuerto.com
redaccion@grupodiario.com



Si los Estados miembros no pueden seguir el ritmo marcado por las autoridades ¿Qué pueden hacer las empresas? Las autoridades deberían reflexionar.

En la parte privada, sólo se me ocurre la opción de apoyarse en organizaciones que defiendan sus intereses, analicen cómo les impactan todos los cambios que ocurren a su alrededor y que les guíen y asistan en el proceso. En eso está FETEIA-OLTRA.

En la Federación tenemos Comisiones técnicas y grupos que se centran en las cuestiones claves de nuestra actividad. Algunas de ellas son por especialidad, como la Comisión de Aduanas, Comisión de transporte aéreo, Comisión de transporte marítimo, o la de transporte terrestre.

El trabajo está siendo intenso, pero da sus frutos. El último ejemplo es el anuncio del Departamento de Aduanas e Impuestos Especiales sobre la comunicación Administración – Operador, en el marco del despacho, cuestión en la que hemos estado mucho tiempo trabajando. Otro ejemplo es el Comité Consultivo Local IATA – FETEIA que acaba de constituirse.

También tenemos la Comisión ESG + NT, transversal, en la que acercamos a nuestras empresas las cuestiones de vanguardia sobre ciberseguridad, digitalización de los documentos de transporte, implementación de manuales y protocolos, así como medidas de mejora en materia de gobierno corporativo, que aseguren que las empresas miembros de FETEIA-OLTRA cumplen los más altos estándares de calidad.

Además, recientemente hemos puesto en marcha el grupo de jóvenes transitarios que ya ha mantenido varias reuniones y adoptado las primeras decisiones. En 2025 organizaremos eventos para potenciar el networking y la carrera de nuestros profesionales. También tenemos una amplia oferta de formación y un servicio de resolución de consultas técnicas sobre las cuestiones relativas a la actividad de nuestras empresas.



Las conclusiones de todos estos grupos de trabajo llegan de primera mano a todas las Administraciones competentes en las materias propias de nuestra actividad, como la AEAT (Departamento de Aduanas e Impuestos Especiales y distintas Aduanas), Ministerio de Transportes y Movilidad Sostenible, Puertos del Estado, Ministerio de Transición Ecológica y Reto Demográfico, Ministerio de Economía, Comercio y Empresa...).

Precisamente, uno de los pilares sobre los que se asienta FETEIA-OLTRA es el espíritu colaborativo en todas sus iniciativas. Esto incluye nuestras relaciones con las Administraciones. Además de defender de manera firme los intereses del colectivo, establecemos sistemas de colaboración para la facilitación de la actividad de nuestras empresas.

Por tanto, la conclusión es clara: los transitorios tienen en FETEIA-OLTRA un socio de confianza que puede ayudarle y aportarle valor en todo aquello que salga de su pura esfera de los negocios. Nuestro objetivo último es acompañar a nuestra gente para que tengan un desarrollo exitoso de su actividad.

Pero, además, este acompañamiento ofrece la posibilidad de que las compañías eleven sus estándares de calidad. Está claro que las empresas deben, hoy en día, apartar su granito de arena para la mejora de la sociedad y por ello estamos volcados en eso.

Cuando elegimos nuestro lema para el Congreso “FETEIA, marca de calidad”, no fue de manera gratuita: ofrecemos a nuestras empresas la posibilidad de situarse en la vanguardia regulatoria y ESG.

Además, seguimos avanzando con nuestra ONG, por lo que ofreceremos una herramienta adicional para servir a la sociedad.





CARMEN CASTELLANO

CEO



ASEGURANDO EL MOVIMIENTO: EL COMPROMISO DE ASSEK EUROPE CON LOS TRANSITARIOS EN ESPAÑA

En un sector tan dinámico y fundamental como el transporte de mercancías, los transitarios juegan un papel decisivo en el engranaje de la economía global. En este sentido, en Assek Europe comprendemos la complejidad de cada operación logística y la necesidad de contar con un respaldo sólido que asegure la continuidad de los envíos frente a posibles riesgos inherentes a estas operaciones. Como compañía especializada en el seguro de transporte de mercancías, nuestra misión es acompañar a los transitarios con soluciones aseguradoras que destacan por su agilidad, profesionalidad y adaptación a cada necesidad específica.

Nuestra visión estratégica se basa en convertirnos en el socio de referencia para el sector de transitarios en España, consolidándonos como expertos en la gestión de riesgos del transporte de mercancías. Assek Europe no es una aseguradora generalista, ni mucho menos; desde nuestro nacimiento, hemos apostado por la especialización absoluta en este nicho de mercado. Con un conocimiento profundo del ámbito logístico y sus desafíos, hablamos el mismo idioma que los transitarios, comprendiendo sus preocupaciones, anticipando sus riesgos y ofreciendo soluciones a medida que garantizan la protección integral de las mercancías.

SIL

Barcelona

18 - 20 junio 2025

CONECTAMOS MUNDOS PARA IMPULSAR LA INNOVACIÓN

FERIA LÍDER DE LOGÍSTICA, TRANSPORTE,
INTRALOGÍSTICA Y SUPPLY CHAIN

www.silbcn.com

Organizado por :

ZF | CONSORCI
barcelona
ZONA FRANCA

SEGUROS PERSONALIZADOS PARA UN SECTOR EXIGENTE

Las pólizas de Assek Europe son el reflejo de un modelo que prioriza la flexibilidad y la personalización. Entendemos que cada operación de transporte es única y, por lo tanto, requiere un enfoque adaptado. De esta manera, ofrecemos diferentes modalidades de seguro, como las pólizas anuales por facturación, que cubren todos los envíos realizados a lo largo del año, o las pólizas abiertas por declaraciones, que permiten al cliente ajustar las coberturas según sus necesidades concretas en cada momento. También disponemos de seguros para embarques aislados, una opción diseñada para operaciones puntuales que demandan una cobertura específica con la misma garantía y eficacia.

Además, nuestras pólizas contemplan una cobertura integral que protege frente a los riesgos más habituales y a aquellos que, con frecuencia, se pasan por alto, como robos, daños durante la carga y descarga, mala estiba, daños durante los almacenamientos intermedios o incidencias en mercancías sometidas a control de temperatura. Esta amplitud de coberturas, combinada con un estudio detallado de las necesidades de cada transitario por parte de nuestro equipo de profesionales, refleja nuestro compromiso de ofrecer soluciones completas y fiables, capaces de acompañar al cliente en todas sus operaciones, sean simples o complejas.

AGILIDAD Y CERCANÍA: CLAVES DEL ÉXITO

Si algo tenemos claro es que, en un sector donde cada minuto cuenta, la agilidad es uno de los

valores diferenciales de Assek Europe. Hemos optimizado nuestros procesos internos para garantizar respuestas rápidas y precisas tanto en la emisión de pólizas como en la gestión de siniestros. Sabemos que la rapidez y la precisión son esenciales en el transporte de mercancías, donde cualquier retraso puede tener consecuencias significativas en la cadena logística. Por esta razón, ofrecemos a los transitarios la tranquilidad de saber que cuentan con un aliado que responde de manera eficiente y con la máxima profesionalidad ante cualquier situación imprevista.

Sin embargo, la agilidad no puede desvincularse del trato humano y cercano. El servicio al cliente es un pilar fundamental de nuestra propuesta de valor. En Assek Europe, cada cliente recibe una atención personalizada y directa, que nos permite entender sus necesidades y adaptar nuestras soluciones en función de cada operación. No somos únicamente proveedores de seguros; somos un equipo de profesionales que acompaña a los transitarios en todas las etapas de su negocio, desde el asesoramiento inicial hasta la resolución eficiente de siniestros. Esta cercanía y capacidad de respuesta consolidan relaciones a largo plazo basadas en la confianza y en un servicio que va más allá de la cobertura contractual.

Sin embargo, nuestro compromiso no termina con la entrega de una póliza. En Assek Europe, entendemos que los transitarios necesitan algo más que un simple seguro: requieren un socio estratégico que los acompañe en el día a día, que esté disponible cuando más lo necesitan y que comprenda a la perfección las exigencias de su sector.

visualTrans

Líderes en soluciones tecnológicas para la logística transitaria, consignataria y aduanera

BOOKING #1670179
EN TRÁNSITO
LLEGADA PREVISTA 25 AGO



BCN  ORA



 **EN TRÁNSITO**

AMSTERDAM, NL LONDRES, UK FSK 59985 EY



45 MIN.



BULTOS

VALENCIA, ESP BARCELONA, ESP DFRT2223334



51 DÍAS



20 STANDARD

Evolución



528.780.90\$
+42% respecto a año anterior

LCL



ID 655674

10X20' HIGH CUBE

NY, US → HAM, GER

NAVIERA EVERGREEN
RESERVADOS 30 SLOTS

EN TRÁNSITO

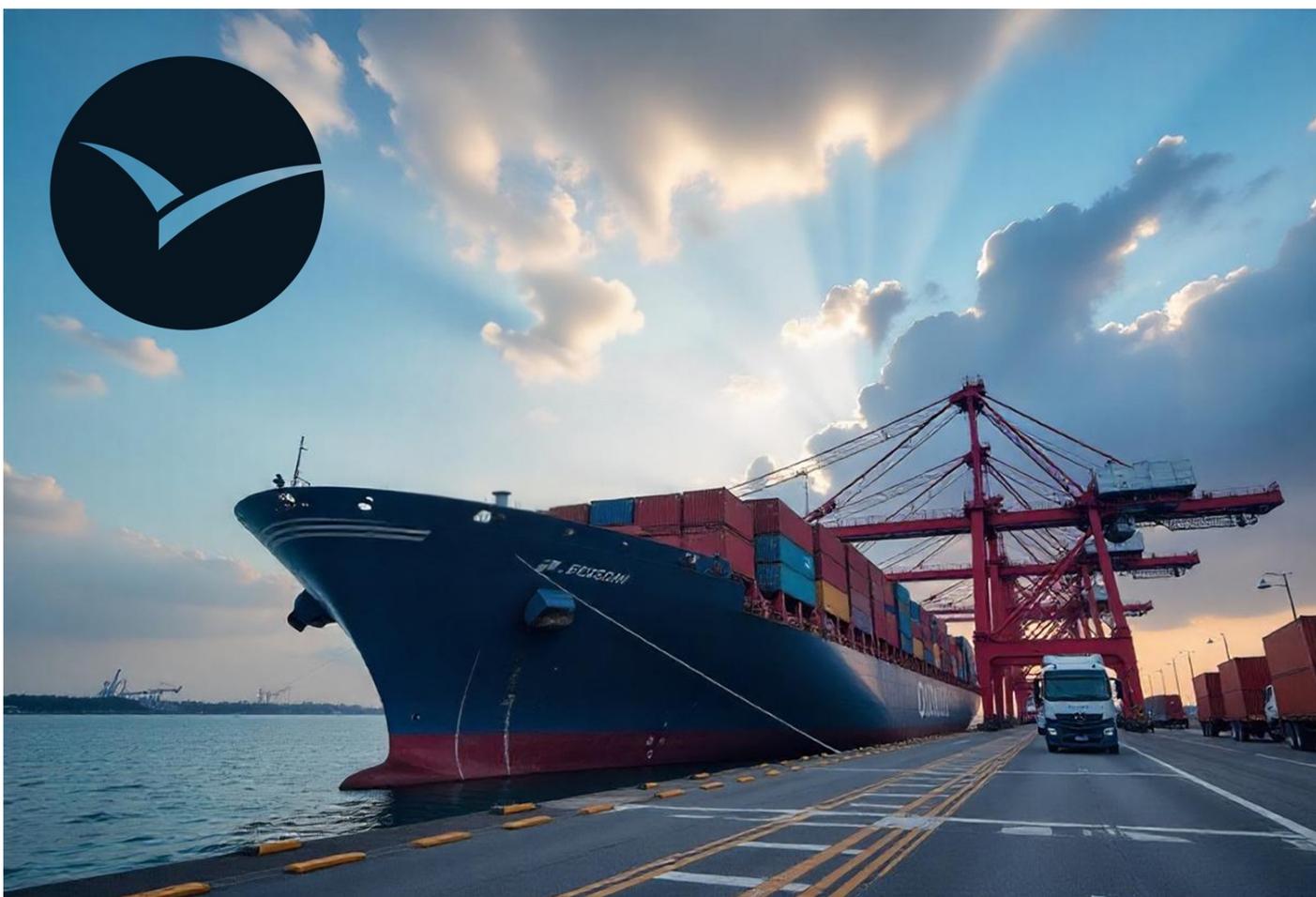
visualtrans.com
Software que abre fronteras



Por eso, trabajamos codo a codo con ellos, anticipándonos a los riesgos, resolviendo dudas, agilizando trámites y asegurándonos de que cada operación esté protegida de principio a fin. Nuestra promesa es clara: estar siempre al lado de los transitarios, aportándoles la tranquilidad y confianza necesarias para que puedan centrarse en lo que realmente importa, que es hacer crecer su negocio.

En definitiva, Assek Europe no solo protege las mercancías: protegemos el trabajo, el esfuerzo y la dedicación de los transitarios que mueven la economía del país. Nuestro objetivo es convertirnos en un socio indispensable que acompaña y respalda a los profesionales del transporte en cada paso de sus operaciones. Porque sabemos que, en un sector en constante movimiento, tener a alguien que siempre está ahí para protegernos marca la diferencia.

Assek Europe: soluciones rápidas, especializadas y comprometidas con el éxito de los transitarios.



eI MERCANTIL

Running away from hype
to be your news hub

www.elmercantil.com



ELVIRA GALLEGO

General Manager

CSP Iberian Bilbao Terminal S.L.

NO ESTAMOS SOLOS, ¡DESPIERTA EUROPA!

En primer lugar, he de agradecer a FETEIA su interés por seguir contando conmigo para proponer mi reflexión anual sobre un tema de actualidad. En este caso, el tema es el del análisis de los riesgos que afectan al transitario. He querido ampliar el enfoque a todas las empresas y concretar los riesgos diversos a los que se enfrentan, desde la necesidad de emprendimiento empresarial hasta la afición en nuestras empresas de la falta de estrategia de la UE.

Nuestro gran denostado sector empresarial, en su mayoría PYMES, no solo tiene que luchar contra la moda de demonizar al empresario, cuestionando constantemente su derecho a obtener beneficios, sino que además debe buscar el relevo futuro en sus empresas/negocios. El emprendimiento es una profesión que está en peligro de extinción y a nadie parece preocuparle. Es obligación de los gobernantes

asegurar que no se pierden las empresas porque acarrea la pérdida de puestos de trabajo, secuestra el desarrollo económico y supondrá, en definitiva, que el contexto socioeconómico que dejemos a nuestros hijos sea peor que el actual.

Vivimos una cultura de poca iniciativa, de alergia a las complicaciones y sobre todo de falta de carácter, esfuerzo y perspectiva. Lo que lleva trabajo y recompensa a medio/largo plazo no es atractivo y, unido a que vivimos en una constante inmediatez, nuestras vidas quedan reducidas a una serie de instantes.

De hecho, se me antoja imposible el momento del relevo generacional en sectores complejos, ya que, a pesar de ser negocios rentables, pertenecen a sectores con poco atractivo, y estos negocios podrían tender a desaparecer, perjudicando a la economía.

Agenda con los eventos más importantes

AGENDA

«Jun Julio 2021 Ago»

L	M	M	J	V	S	D
			1	2	3	4
5	6	7				
12	13	14				
19	20	21				
26	27	28	29	30	31	

Nuevos modelos de negocio para la logística y el transporte
La Nave
9:00 am a 2:00 pm
Haga clic para ver los eventos de este día

Noticias actualizadas diariamente

El Supremo anula parcialmente la regulación de la pérdida de honorabilidad del ROTT

Una sentencia del Supremo anula, a instancias del Comité Nacional, la nueva regulación de la pérdida de la honorabilidad recogida en la última modificación del ROTT.

Lunes, 14/10/2020



Los procedimientos de pérdida de honorabilidad tramitados quedan sin efecto por la sentencia.

El Tribunal Supremo ha admitido el recurso interpuesto por el Comité Nacional de Transporte contra las nuevas normas en relación con la pérdida de la honorabilidad introducidas en la última reforma del ROTT que entró en vigor el pasado mes de febrero.

En consecuencia, el Alto Tribunal ha declarado nula esta regulación en ese aspecto concreto, que considera contrario a derecho "por la incorrecta trasposición" del Reglamento europeo que lo establece.

La sentencia, que anula un precepto entero del nuevo ROTT, señala que el procedimiento establecido se limita a un simple trámite de alegaciones, sin garantía procesal alguna para el administrado, cuando debería haberse regulado un procedimiento administrativo completo, a la vista sobre todo de las consecuencias que puede tener la pérdida de la honorabilidad para cualquier empresa de transporte.

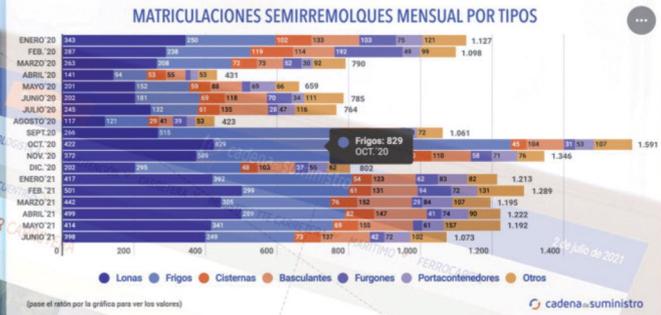
Concretamente, el Supremo concluye, como recoge Fenadismer, que "la finalidad de la exigencia del procedimiento administrativo completo tras la imposición de la sanción no puede ser sino el deseo que haya un procedimiento cuyo objeto específico sea

Gráficos interactivos para no perder detalle

Las matriculaciones de semirremolques se recuperan durante el primer semestre

Las unidades matriculadas durante todo el primer semestre, arrojan un acumulado de 7.184 unidades, con 2.294 unidades más que en 2020, que equivale a un crecimiento del 46,91%.

Lunes, 05/07/2021



Edición digital y descargable de nuestros monográficos

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

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

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

www.cadenadesuministro.es
info@cadenadesuministro.es



La realidad es que vivimos en un mundo globalizado, pero que opera a distintas velocidades. Después de abrir nuestras fronteras para el libre comercio vemos que el nivel de exigencia de las grandes zonas estratégicas es totalmente distinto al resto, lo que genera desequilibrios. Parece que por mucho que regulemos Europa, como no somos una isla, cualquier esfuerzo se diluye en el impacto de terceros países. No podemos sobrevivir teniendo a nuestros mercados mundiales a distinta velocidad sin plantearnos si podemos admitir que productos provenientes de países que no cumplen con nuestros estándares compitan con los nuestros; ... para inmediatamente pasar a una estrategia de aranceles, que tienen una eficacia tan controvertida en un mundo tan globalizado. Hemos caído en nuestra propia trampa. No obstante, si a futuro se materializan las tendencias actuales de consumo de proximidad, autogeneración de alimentos y materias prima, deberíamos abordar la reindustrialización moderna para rebajar nuestra dependencia del exterior.

Esta crisis de la globalización unida al cambio climático ha derivado en una avalancha de cambios a través de nuevas tendencias, cambios tecnológicos, digitalización de procesos, medidas de sostenibilidad e incremento en la exigencia de responsabilidades a las empresas, más allá de las financieras. Quisiera reincidir en la urgente necesidad de que los gobernantes salvaguarden el derecho básico de cada empresa a dar beneficios razonables para asegurar: el retorno financiero al accionista, las inversiones

necesarias para la continuidad del negocio y contar con personal cualificado adecuadamente retribuido.

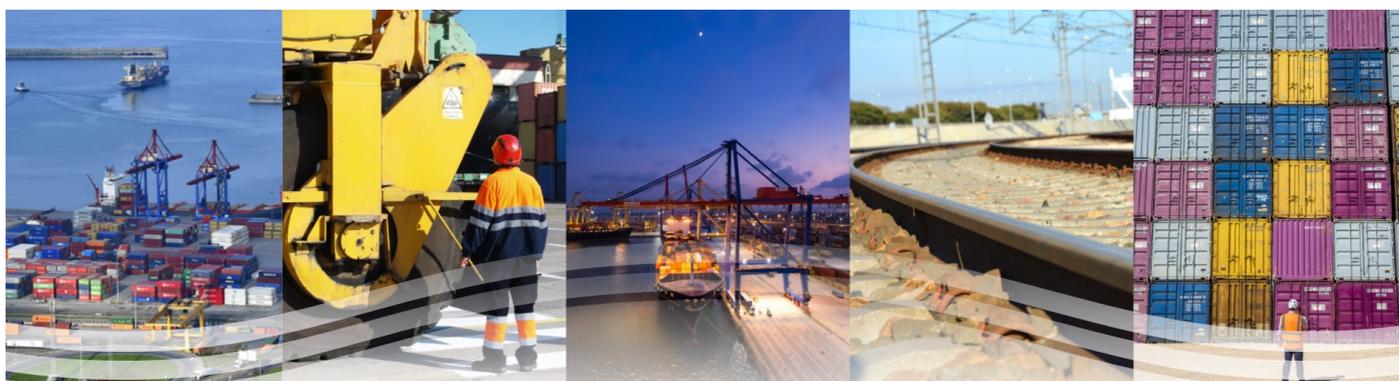
Esto, que a priori parece de Perogrullo, no está en el pensamiento de los que nos están regulando de forma caótica, sin análisis profundos y con cambios de criterios que ponen en peligro los pasos dados por las empresas. Además, aquella empresa que debe acatar las regulaciones en un mundo globalizado cuando sus competidores no, ve que peligran su estrategia comercial, lo que deriva en un enfoque más conservador en sus futuros proyectos, afectando a su producción y empleo. Estamos viendo una recesión importante en grandes países que van a tener un impacto importante en la continuidad de las empresas y de sus trabajadores. Es imprescindible reaccionar urgentemente si no queremos que los daños colaterales nos impidan dibujar un futuro mejor.

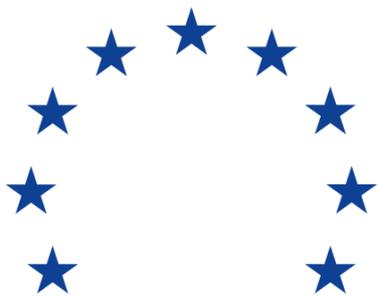
Una idea compartida por todos es que estamos inmersos en una transición sostenible para preservar el planeta, pero es imposible hacerlo solos, sin contar con otros continentes, y menos si el cambio no se hace con orden y concierto. Los planes deben ser razonables y realistas, porque cuando no lo son es necesario rectificarlos, poniendo en peligro a aquellas empresas que ya han dado pasos en ese sentido y disuadiendo a otras a avanzar, por la volatilidad de las normativas y la inseguridad jurídica inherente. Este estado de aletargamiento en el que estamos, como de impasse, no favorece el ritmo de nuestras empresas y esto supone que las decisiones a futuro puedan ser igual de conservadoras o incluso regresivas.

Además de todo lo anterior, cada país debería gestionar a nivel local y regional todos los aspectos del proceso para que el conjunto avance a un ritmo similar y sostenido. En el contexto político actual de extremos, el necesario dialogo político está desaparecido cuando, más que nunca, son necesarios cambios urgentes. Nuestra sociedad, fiel reflejo de nuestros políticos, está crispada desde la pandemia y la vida se ha encarecido, con lo que sufre una insatisfacción vital importante. Es imprescindible para abordar una transformación tan profunda, que estemos con fortaleza mental para hacerlo. Hay que convencer a toda la sociedad que es necesario salir de nuestra

autocomplacencia, avanzar con cambios significativos que consoliden la base de nuestro bienestar, replantearnos el futuro de nuestro viejo continente con enfoque competitivo y que podamos corregir el grado de aletargamiento en el que estamos inmersos, ya que el mundo no nos va a esperar.

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





Escola Europea
Intermodal Transport
ESCOLAEUROPEA.EU

INFORMACIÓN DE CONTACTO

Para inscripciones e información :

Web: www.escolaeuropea.eu

Teléfono: (+34) 932 986 070

Email: info@escolaeuropea.eu

Redes sociales: @pvl-one | @escolaeuropeaeu

GOING DIGITAL: Formación en transformación digital de operaciones de comercio internacional

La **Escola Europea - Intermodal Transport**, en colaboración con **FETEIA**, lanza el programa **GOING DIGITAL: Formación en transformación digital de operaciones de comercio internacional**, una iniciativa de formación diseñada para preparar a profesionales del comercio internacional, transitarios y operadores logísticos en herramientas avanzadas de digitalización e innovación. El curso, que se impartirá de manera **online del 7 al 11 de abril de 2025**, promete transformar la manera en que se gestionan las operaciones logísticas en un mundo cada vez más conectado.

Con una duración total de **25 horas**, distribuidas en cinco días, este programa ofrece una experiencia de aprendizaje integral y práctica que prepara a los participantes para enfrentar los retos del comercio internacional con las herramientas digitales más avanzadas disponibles.

¿Qué aprenderás en esta formación?

GOING DIGITAL combina un enfoque teórico y práctico basado en la filosofía constructivista, permitiendo a los participantes ser protagonistas de su propio aprendizaje. A través de experiencias significativas y actividades colaborativas, los asistentes adquirirán **competencias clave en digitalización, optimización de procesos y gestión de herramientas digitales**. Durante el curso, los participantes aprenderán a aplicar conceptos teóricos en situaciones prácticas, construyendo conocimiento de forma activa y adaptándolo a los retos del comercio internacional.

La formación tiene como objetivos principales:

- ♦ **Competencia digital:** proporcionar habilidades que permitan tanto a las empresas destacarse como líderes en el mercado global como a los profesionales fortalecer su desempeño en un entorno competitivo y en constante evolución.
- ♦ **Optimización operativa:** fomentar el uso de herramientas digitales que mejoren la eficiencia operativa y reduzcan los tiempos de ejecución.
- ♦ **Innovación estratégica:** equipar a los participantes con conocimientos prácticos para implementar nuevas tecnologías en sus operaciones diarias.

Así pues, durante el curso, los asistentes aprenderán a:

- ♦ **Fomentar el uso de herramientas digitales avanzadas**, como documentos electrónicos y tecnologías relacionadas, para optimizar la gestión y el aprendizaje en procesos logísticos.
- ♦ **Utilizar sistemas ERP** de última generación que mejoran la integración y el control de la cadena de suministro.
- ♦ Tomar **decisiones estratégicas** basadas en datos y simulaciones, fortaleciendo la eficiencia y competitividad global.
- ♦ Implementar **innovaciones tecnológicas** que optimicen costos y mejoren el flujo de información en la cadena logística.

ESTRUCTURA DEL PROGRAMA



El curso está estructurado en sesiones de cinco horas diarias y cubre los siguientes temas:

- ♦ **Introducción a la digitalización:** conocimientos esenciales sobre documentos electrónicos como el e-Bill of Lading y el e-CMR.
- ♦ Contexto sobre la **digitalización en el comercio internacional** y su impacto en la logística.
- ♦ **Simulaciones y casos prácticos:** uso del Port Virtual Lab (PVL) para exportaciones, importaciones y operaciones aéreas.
- ♦ **Resolución de problemas** reales con herramientas digitales avanzadas.
- ♦ **Trabajo en equipo y análisis estratégico:** desarrollo de estrategias colaborativas para optimizar operaciones.
- ♦ **Identificación de oportunidades** para implementar tecnologías disruptivas, análisis de costos y evaluación de emisiones de CO2.

Al final de la formación, los participantes deberán presentar los resultados del desarrollo de su caso práctico y se entregará un certificado avalado por FETEIA y la Escola Europea.

PRECIO Y BENEFICIOS EXCLUSIVOS PARA MIEMBROS DE FETEIA

El costo del programa es de **550 euros por persona**. De forma exclusiva, los afiliados a **FETEIA** disfrutan de un **descuento especial de 100 euros** sobre la tarifa general, reafirmando el compromiso de ambas organizaciones con la formación continua y el desarrollo profesional en el sector logístico.

PORT VIRTUAL LAB: UNA HERRAMIENTA CLAVE EN LA FORMACIÓN

El programa GOING DIGITAL destaca por la integración del Port Virtual Lab (PVL), una plataforma formativa desarrollada por la Escola Europea. Esta herramienta innovadora ha capacitado a más de 3,500 profesionales en países del Mediterráneo, Europa, Oriente Medio y Sudáfrica, entre otros, permitiendo a los participantes:

- Sumergirse en escenarios reales de comercio internacional y logística.
- Desarrollar habilidades críticas en un entorno controlado y seguro.
- Resolver casos prácticos que simulan desafíos del sector.
- El PVL es ampliamente reconocido por conectar a profesionales de distintos países y promover un aprendizaje práctico y efectivo, alineado con las tendencias más recientes de digitalización.

UN PROGRAMA DISEÑADO POR EXPERTOS

El programa también cuenta con la colaboración de especialistas reconocidos en el ámbito digital y del propio sector, quienes aportan perspectivas innovadoras y prácticas para transformar las operaciones logísticas y fortalecer las competencias digitales de los participantes.

¿POR QUÉ ELEGIR GOING DIGITAL?

En un entorno logístico global cada vez más complejo, GOING DIGITAL ofrece una oportunidad única para:

- **Mejorar la eficiencia operativa** a través de la adopción de herramientas digitales y estrategias innovadoras.
- **Impulsar la competitividad** dotando a los participantes de habilidades avanzadas para destacarse en el mercado global.
- **Fortalecer la adaptabilidad** preparando a los profesionales para enfrentar los retos de la digitalización en un sector en constante evolución.

Este programa está diseñado tanto para profesionales que buscan potenciar sus habilidades como para empresas que desean optimizar sus operaciones y mantenerse a la vanguardia.

Con GOING DIGITAL, la Escola Europea y FETEIA refuerzan su compromiso de liderar la transformación digital del comercio internacional, preparando a los profesionales para un futuro más conectado y eficiente.

PORT VIRTUAL LAB

GOING DIGITAL

Formación en transformación digital para operaciones de comercio internacional



7-11 de abril de 2025



100% online



25 horas de aprendizaje inmersivo

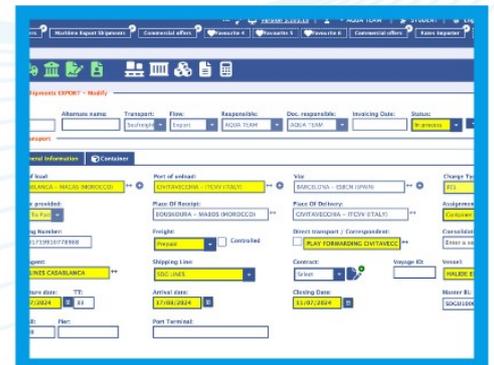
¿QUÉ APRENDERÁS?

- Uso de ERP y documentación digital (e-Bill of Lading, e-CMR)
- Simulación de operaciones con el Port Virtual Lab (PVL)
- Toma de decisiones basada en datos y análisis de CO₂
- Innovación digital con IA para optimizar costes y eficiencia

ESTRUCTURA Y BENEFICIOS

-  Certificado Escola Europea & FETEIA
-  550 € (afiliados FETEIA: 450 €)
-  Bonificable por Fundae
-  5 días | 5 horas/día

¡Inscríbete ahora y lidera la transformación digital!





CARMEN OLMOS

Responsable Centro CBTA acreditado por IATA



BATERIAS DE LITIO: RIESGO Y RETO EN EL TRANSPORTE AÉREO

En la vida cotidiana, nos rodeamos de móviles, ordenadores, herramientas manuales, carretillas industriales, patinetes o vehículos eléctricos que todos ellos tienen en común un elemento esencial para su correcto uso: **disponen de baterías de litio.**

El auge de su uso tiene una razón fundamental: la autonomía e independencia que estas baterías dan a los equipos que las utilizan como fuente de energía. ¿Pero son seguras? ¿Por qué nos encontramos con tantos problemas cuando tenemos que transportarlas?

En condiciones normales de uso, podríamos afirmar que son equipos seguros. Pero no podemos olvidar que su principal virtud (el alto potencial energético que poseen), puede tornarse en una situación de riesgo grave cuando esas “condiciones seguras de uso” ya no están

presentes, debido a defectos en su fabricación, golpes, perforaciones, sobrecargas o exposición a temperaturas extremas.

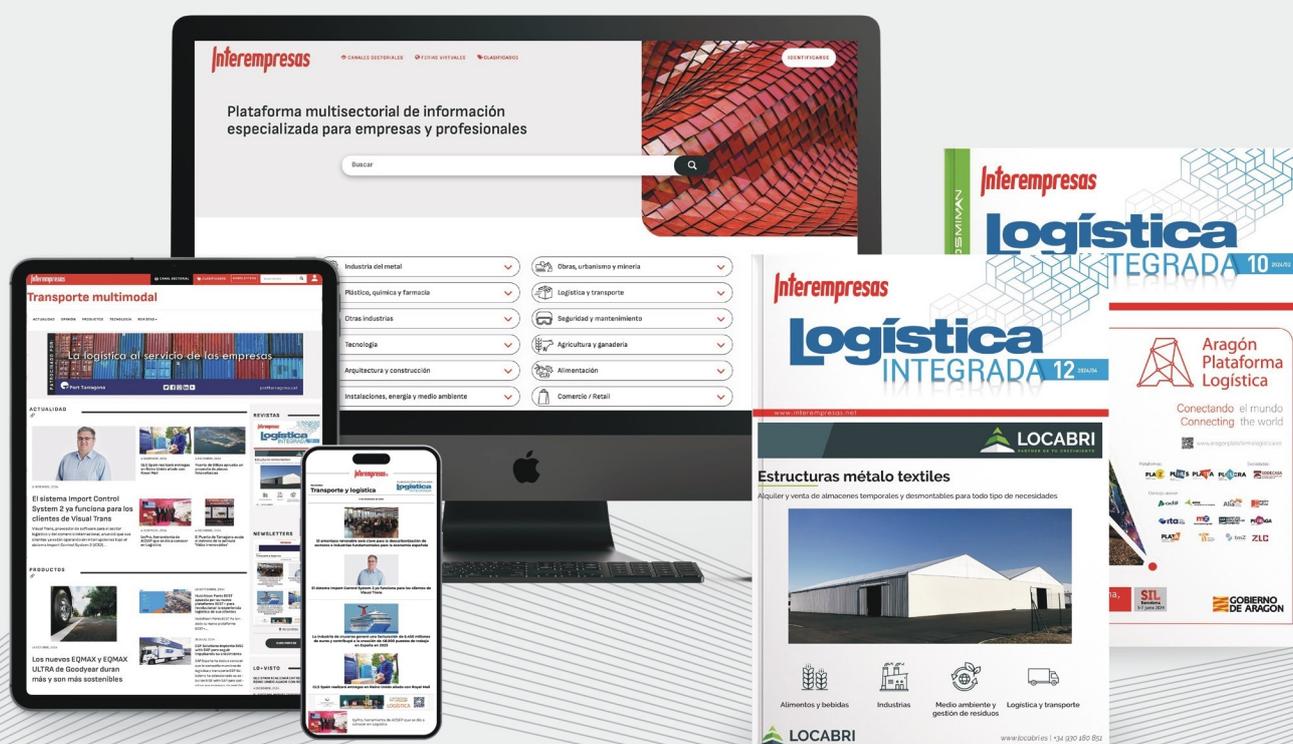
El principal riesgo que presentan las baterías de litio, es el posible inicio de un “**runaway o embalamiento térmico**”, es decir, una reacción en cadena que aumenta la temperatura de la batería de forma exponencial e incontrolada, pudiendo ocasionar un incendio o incluso una explosión.



Interempresas

Logística INTEGRADA

Publicación profesional de
transporte multimodal y logística



+80
publicaciones
técnicas



+120
canales
sectoriales
online



+1,5M
visitas/mes
(datos OJD)



+75
newsletters
sectoriales



+1,1M
profesionales
registrados



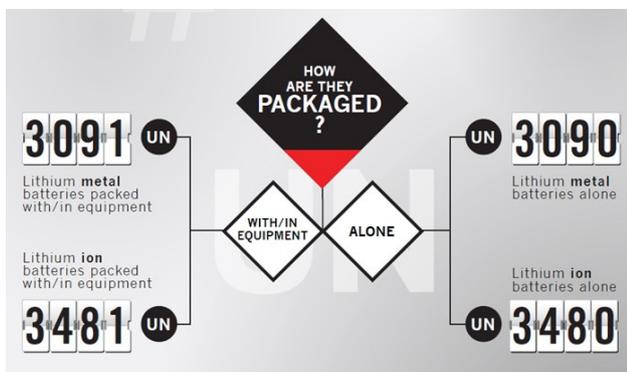
**Medios
específicos**
para el mercado
portugués

Más información:
T. +34 936 802 027

www.interempresas.net/info

comercial@interempresas.net

Esta es la razón por la que **las baterías de litio son clasificadas como mercancías peligrosas**, objetos que durante su transporte requieren condiciones adicionales de seguridad para reducir la posibilidad de incidentes graves durante su logística terrestre (según el ADR), marítima (según el IMDG) y aérea (según las normas OACI e IATA). Dichas baterías presentan hasta 4 números ONU diferentes según sea su composición en litio y según éstas sean transportadas sueltas o junto con los equipos en los cuales se van a utilizar: UN 3480, UN3481, UN3090 y UN3091.



Las baterías de litio son mercancías peligrosas de “reciente” incorporación en la normativa de mercancías peligrosas, pero en este tiempo, se les ha dado un protagonismo cada vez más creciente: entre otras cuestiones, disponen de etiqueta/marca propia más allá de la correspondiente a la clase que pertenecen, se les exigen certificados propios de fabricación (el denominado certificado 38.3) que garantizan un estándar de calidad y seguridad adecuado para su puesta en el mercado.

La normativa para el transporte de mercancías peligrosas incluye requisitos como:

- Identificaciones específicas, tanto de los bultos como de los vehículos empleados.

- Homologación de los envases empleados.
- Empleo de materiales de relleno no combustibles.
- Documentación de transporte: cartas de porte y DGD (Dangerous Goods Declaration).
 - Condiciones de segregación frente a otros materiales.
 - Restricciones en la carga que las baterías deben presentar para su transporte.

Pero si tenemos que distinguir un medio de transporte por ser más severo, incluir variaciones en función de las compañías contratadas, variaciones de los Estados de origen y destino del traslado y por ser tremendamente cambiante, ese es el transporte aéreo. Y en concreto, el **transporte aéreo de mercancías peligrosas**.

Entonces, ¿se permite transportar baterías de litio en aviones como cargamento?

La respuesta es DEPENDE. Y seguro que se podrían enumerar casos reales en los que este DEPENDE se ha convertido en NO ESTÁ PERMITIDO, por desconocimiento de las normas de juego que debemos cumplir.

De hecho, su tratamiento en ocasiones es tan confuso, que desde IATA (Asociación Internacional de Transporte Aéreo), se ha creado una instrucción descriptiva referente a las condiciones que deben cumplir las baterías de litio para que su transporte aéreo sea posible. Cabe destacar, que no existen instrucciones similares para otras mercancías peligrosas, lo que nos demuestra de nuevo la importancia que se le da dentro de la normativa vigente al transporte de las baterías de litio.



PROTEGE TU NEGOCIO Y LA CADENA LOGÍSTICA

¿Y si me atacan?

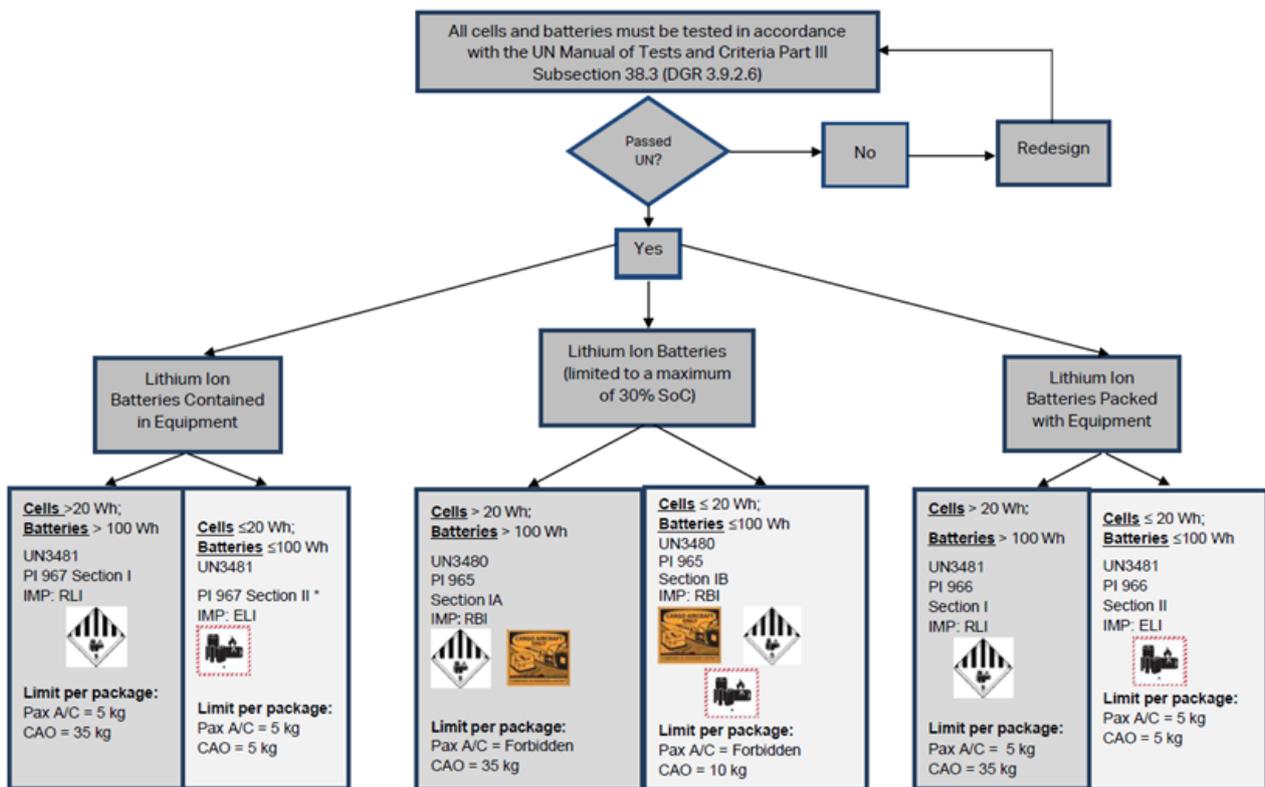
- Interrupciones en la cadena de suministro.
- Pérdida de datos y sanciones.
- Daño a tu reputación.

¡No lo dejes al azar!

- Detectamos vulnerabilidades **en una sesión**.
- **Planes claros** para cumplir normativas.
- **Soluciones a medida** para minimizar riesgos.



Escanea el QR y agenda tu **análisis gratuito** con expertos en ciberseguridad para transitarios y empresas de logística.



El primer punto a tener en cuenta, es que no se les da el mismo tratamiento a las **baterías sueltas** (UN 3480 o UN 3090) que a aquellas que son **embaladas o instaladas en un equipo** (UN 3481 o UN 3091). Como ejemplo, las baterías de litio sueltas solo podrán ser transportadas en los denominados aviones de carga o cargueros (CAO).

El segundo punto a considerar, es el nivel de carga que deben presentar las baterías de litio para su transporte. Existe la **limitación máxima del 30% de capacidad de carga** para que estos equipos puedan ser admitidos al transporte. Dicha limitación, tiene como finalidad delimitar los posibles efectos dañinos en caso de accidente con las baterías de litio transportadas.

En tercer lugar, se debe tener en cuenta la **capacidad nominal de carga** que las baterías de litio, para poder determinar si están exentas (caso de baterías con menos de 100 Wh) o bien

deben ser tratadas como mercancías peligrosas sin exención (caso de baterías con más de 100 Wh).

En cuarto lugar, se debe tener en cuenta el número de baterías que se transportan en un mismo acondicionamiento y el **peso neto de dicho bulto**.

En quinto lugar, se debe tener en cuenta el **país de origen y destino** del transporte aéreo que queremos llevar a cabo. En el medio de transporte aéreo, se concede la posibilidad de que los países intervinientes puedan disponer restricciones adicionales en los traslados que se puedan desarrollar en su espacio aéreo.

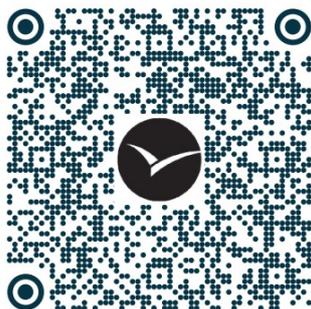
Y, por último, y no menos importante, se debe tener en cuenta la **compañía aérea** con la que vamos a trabajar o al menos lo vamos a intentar, ya que algunas de ellas o no admiten las baterías de litio en sus aviones o limitan enormemente las condiciones en las que éstas son aceptadas.



Soluciones aseguradoras rápidas y especializadas
para un mundo en constante movimiento

Contáctenos sin compromiso.
Estaremos encantados de atender sus consultas.

34 910 886 019
info@assekeurope.es



ASSEKEUROPE.ES

Todo lo expuesto anteriormente, nos lleva a la necesidad de que fabricantes, distribuidores, usuarios, transitarios y transportistas, entre otros intervinientes en la cadena logística, estemos **convenientemente capacitados y asesorados en materia de transporte de mercancías peligrosas** (especialmente en el caso aéreo por ser el medio más desconocido), para evitar incidencias en el traslado de la mercancía, retrasos, sobrecostes o incidencias en materia de seguridad o con clientes. Y, sobre

todo, para poder ejecutar de forma rápida y efectiva un transporte seguro de baterías de litio.



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.

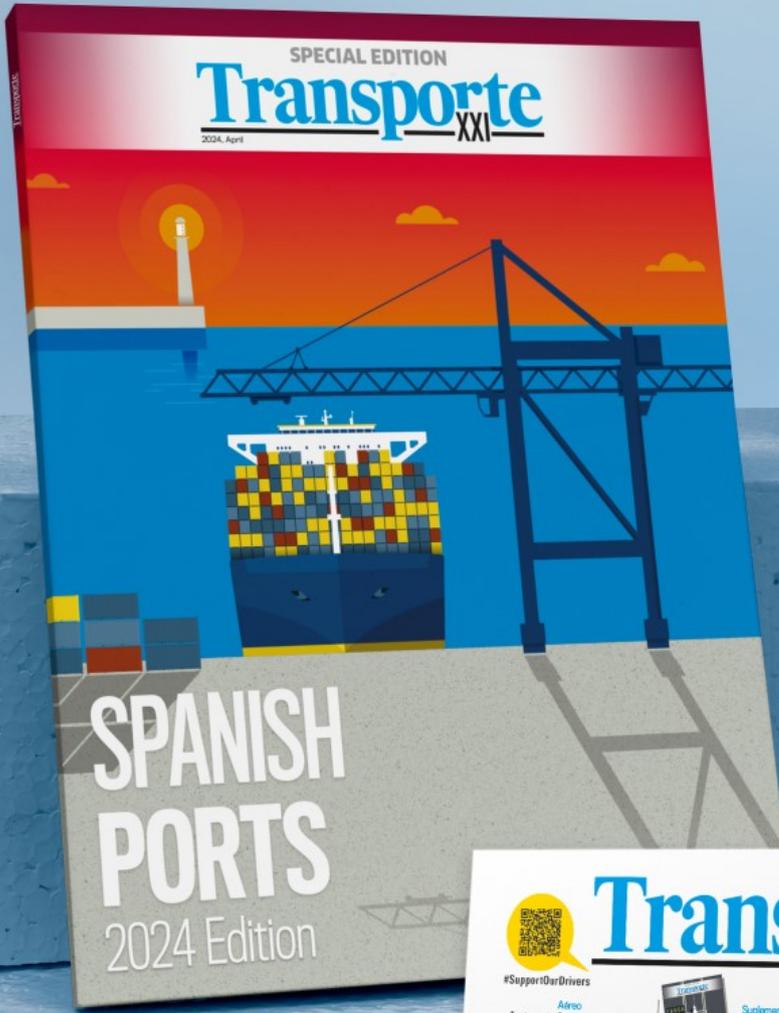
Via Laietana, 32-34, 3º
08003 Barcelona
T. 93 268 94 30
feteia@feteia.org
www.feteia.org



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, Lleida, Murcia, Navarra y Vitoria.

Actualmente contamos con más de 600 empresas asociadas.

EL VALOR DE LA INFORMACIÓN



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



SÍGUENOS:
@TransporteXXI
company/TransporteXXI





5 RAZONES PARA ADOPTAR EL CONOCIMIENTO DE EMBARQUE ELECTRÓNICO

La digitalización de documentos ha transformado radicalmente sectores como la banca, la aviación y las telecomunicaciones. Estas industrias han implementado estándares digitales y transacciones sin papel, simplificando sus procesos y haciendo que la información esté más accesible a sus clientes. En un mundo en el que, como consumidores, esperamos poder hacer seguimiento de nuestras compras, reservar restaurantes u hoteles en cuestión de segundos, o pagar con nuestro teléfono móvil o smart watch, la dependencia del papel no puede mantenerse durante mucho más tiempo .

El marítimo es un sector en el que el trabajo manual y la documentación en papel continúan muy arraigados. Sin embargo, en un mundo cada vez más digitalizado, un sector marítimo basado en el papel no podrá seguir el ritmo del resto del mundo a partir de 2030. Por eso, el documento clave de un sector tan importante no puede esperar más para digitalizarse. Las principales navieras se han comprometido a adoptar el 100% del conocimiento de embarque electrónico (eBL) para 2030. Sin embargo, en España la adopción es todavía baja, y nos queda mucho camino para alcanzar el objetivo .

Cinco razones para adoptar el eBL

El eBL es un paso importante hacia un futuro de comercio sin papel, que será más seguro, rápido, ecológico, sencillo y rentable.

Seguridad:

Depender de un único documento en papel aumenta las posibilidades de pérdida, robo o deterioro. El eBL, y la documentación digital en general, está protegido contra estos riesgos.

Los documentos digitales encriptados no pueden perderse ni dañarse, y la tecnología blockchain garantiza que sólo puedan acceder a ellos las personas autorizadas en el momento adecuado. El riesgo de fraude y pérdida es prácticamente nulo, y cualquier error humano puede corregirse fácilmente.

Rapidez:

En un único embarque, un solo conocimiento de embarque en papel puede llegar a enviarse por mensajero hasta 10 veces, lo que significa varias semanas. Cualquier interrupción en el tránsito u otros problemas con la documentación pueden provocar retrasos y que la mercancía no llegue a su destino, con el consiguiente coste de tiempo y dinero.

El eBL, en cambio, se tramita al instante y es accesible para el autorizado, esté donde esté en el mundo, a cualquier hora del día o de la noche. Esto reduce significativamente el tiempo que se tarda en tramitar un conocimiento de embarque y, en consecuencia, en liberar la mercancía. Además, cualquier problema con la documentación puede resolverse mucho más rápido, sin necesidad de imprimir y enviar los nuevos documentos por correo. Los documentos se transfieren en minutos, en lugar de semanas.

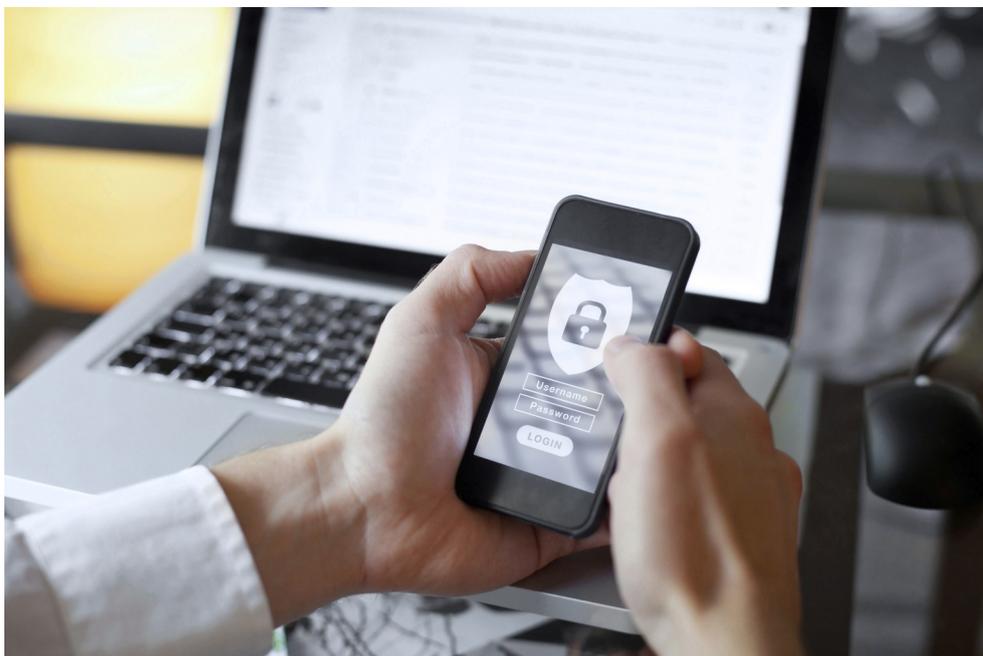
Sostenibilidad:

El eBL no requiere papel, lo que reduce el impacto medioambiental. Además, al eliminar la necesidad de transportar conocimientos de embarque físicos, se reduce significativamente la huella de carbono.

Según datos publicados por la Digital Container Shipping Association (DCSA), de la que MSC es miembro fundador, las navieras emiten unos 45.000 millones de conocimientos de embarque al año. Un estudio de McKinsey estima que la adopción total del eBL salvaría 28.000 árboles al año, lo que equivale a unos 39 campos de fútbol de bosque.

Simplicidad:

El eBL, como documento digital, ofrece una solución más rápida, sencilla e innovadora que permite a los usuarios colaborar en distintos husos horarios sin necesidad de estar en la oficina. A medida que se extiende el trabajo flexible por todo el mundo, el acceso instantáneo al eBL reduce los posibles retrasos y acelera el tiempo de tramitación.



Rentabilidad:

Los documentos en papel tienen que imprimirse, firmarse, enviarse y volver a firmarse. Incluso cuando todo va bien, la tramitación es lenta y poco eficiente. Y cuando hay incidencias, el proceso se vuelve aún más lento. Por el contrario, el eBL se transfiere a todas las partes en unos instantes. No se depende de los servicios postales ni de mensajería, que pueden tardar semanas en entregarlos. La reducción del tiempo de transmisión se traduce también en una mayor rapidez en los pagos.

MSC: liderando el camino del eBL

MSC fue pionera en la implementación del eBL en 2019, que posteriormente ayudó a miles de empresas a vencer las restricciones fronterizas y las interrupciones de los servicios postales durante el punto álgido de la pandemia de COVID-19. Además, la digitalización del conocimiento de embarque permitió a innumerables clientes seguir trabajando desde casa, de forma segura, manteniendo en marcha el comercio internacional.

Desde entonces MSC ha seguido ayudando a sus clientes a digitalizar su documentación con su solución eBL a través de la plataforma digital segura y accesible Wave, sistema basado en blockchain, que utiliza tecnología de registro único para garantizar que todas las partes puedan emitir, transferir, endosar y gestionar documentos comerciales mediante una red segura y descentralizada. El protocolo está aprobado por el Grupo Internacional de Clubes de Protección e Indemnización y cumple las normas más estrictas del sector en materia de seguridad y privacidad.

No dejes que tu empresa se quede atrás y solicita una demostración ahora www.msc.com/eBL



Toda la información sobre

Logística y Transporte a tu alcance

VALENCIA MARÍTIMA

Miércoles 27 noviembre 2024

El proyecto SEMAS-EMSWe implementará una ventanilla única marítima



Beijing se interesa por la estrategia de cruceros de Valenciaport



Servicios marítimos con Canarias



ALICANTE MARÍTIMA

Segunda noviembre 2024

Las estibadoras que operan en el puerto de Alicante cuentan con la ISO 14001



Francisco Javier Sendra y Raúl Mérida, nuevos consejeros de la APA



SAVINO DEL BENE
Global Logistics and Forwarding Company

fORO INTERNACIONAL

Publicación de Transporte, Logística y Comercio Exterior



CASTELLÓN MARÍTIMA

Segunda noviembre 2024

El puerto de Castellón presenta en Cádiz su proyecto de hub eólico marino



PortCastelló y el Ayuntamiento refuerzan su colaboración en seguridad



Más de 50 años informando



CARLES FLAMERICH

CEO



LA REVOLUCIÓN DIGITAL EN EL SECTOR TRANSITARIO: UN DESAFÍO DE SEGURIDAD

En la era de la transformación digital, el sector transitario se enfrenta a un panorama de oportunidades y riesgos sin precedentes. La digitalización ha revolucionado la forma en que gestionamos la logística y el transporte, pero también ha abierto la puerta a nuevas amenazas que requieren nuestra atención inmediata.

El ecosistema digital transitario

La industria transitaria moderna se desenvuelve en un intrincado ecosistema digital que abarca diversos elementos fundamentales. Este entorno incluye sofisticadas plataformas de gestión de flotas, sistemas avanzados de seguimiento en tiempo real, aplicaciones innovadoras para la optimización de rutas y complejas interfaces de comunicación que facilitan la interacción con clientes y proveedores. Aunque esta interconexión digital ha revolucionado la eficiencia operativa del sector, también ha generado un panorama de vulnerabilidades que los ciberdelincuentes están ávidos por explotar. La creciente dependencia de estas tecnologías interconectadas, si bien impulsa la productividad y la competitividad, también expone a las empresas transitarias a riesgos cibernéticos cada vez más sofisticados y potencialmente devastadores.



PUMPING SUSTAINABLE SUPPLY CHAINS



Amenazas emergentes en el horizonte digital

En el panorama actual de la ciberseguridad, las amenazas evolucionan a un ritmo vertiginoso, adaptándose con astucia a las innovaciones tecnológicas y a las prácticas emergentes del sector transitario. Este escenario dinámico presenta desafíos cada vez más sofisticados que requieren una atención constante. Entre las amenazas más alarmantes se encuentran los ataques de ingeniería social avanzada, que emplean tácticas de manipulación psicológica refinadas para infiltrarse en sistemas críticos, explotando la confianza y las vulnerabilidades humanas. Paralelamente, las amenazas persistentes avanzadas (APT) representan un peligro silencioso pero devastador, caracterizándose por intrusiones prolongadas y sigilosas en las redes corporativas, que pueden pasar desapercibidas durante meses o incluso años. Otro vector de ataque preocupante son los ataques dirigidos a la cadena de suministro de software, que buscan comprometer las actualizaciones de programas esenciales utilizados en la industria, potencialmente afectando a múltiples empresas simultáneamente. Además, la creciente adopción de dispositivos IoT en la logística ha abierto nuevas vías de explotación para los ciberdelincuentes, quienes aprovechan las vulnerabilidades inherentes a sensores y dispositivos conectados para infiltrarse en las redes corporativas y comprometer la integridad de las operaciones logísticas.

El impacto económico de la inseguridad digital

La ausencia de medidas de ciberseguridad robustas en el sector logístico puede desencadenar una cascada de consecuencias devastadoras para las empresas. Estas repercusiones abarcan desde pérdidas financieras inmediatas debido a la interrupción de las operaciones cotidianas hasta los costos significativos asociados con la ardua tarea de recuperar sistemas comprometidos y datos críticos. Más allá del impacto económico directo, las empresas se enfrentan a un daño reputacional potencialmente irreparable, que puede erosionar la confianza laboriosamente construida con clientes y socios comerciales a lo largo de los años. Adicionalmente, en un entorno regulatorio cada vez más estricto, las organizaciones que no cumplan con las normativas de protección de datos se exponen a sanciones regulatorias onerosas.

La magnitud de estas amenazas queda patente en un estudio reciente del sector, que revela una cifra alarmante: el costo promedio de un solo ciberataque en la industria logística excede los 2 millones de euros. Esta cifra, ya de por sí impactante, no contempla las pérdidas indirectas a largo plazo, que pueden multiplicar el impacto financiero inicial y comprometer la viabilidad futura de la empresa.



Estrategias para fortalecer la ciberresiliencia

Para afrontar los crecientes desafíos cibernéticos, las empresas transitorias deben adoptar una postura proactiva y multifacética en su estrategia de seguridad. Esta aproximación comienza con la implementación de un sistema de evaluación continua de riesgos, que permite identificar y valorar las vulnerabilidades en tiempo real, adaptándose así al cambiante panorama de amenazas. Paralelamente, es crucial desarrollar programas integrales de formación y concienciación en ciberseguridad que abarquen a todo el personal, desde los operarios de base hasta los altos ejecutivos, creando una cultura de seguridad en toda la organización.

La adopción de tecnologías de vanguardia juega un papel fundamental en esta estrategia. La integración de soluciones basadas en inteligencia artificial y aprendizaje automático potencia significativamente la capacidad de detección y respuesta ante amenazas, permitiendo una protección más eficaz y adaptativa. Además, la colaboración sectorial se erige como un pilar esencial, fomentando la participación activa en iniciativas de intercambio de información sobre amenazas y mejores prácticas dentro de la industria, lo que fortalece la resiliencia colectiva del sector.

Por último, pero no menos importante, es imperativo incorporar principios de seguridad desde la fase de diseño en todos los nuevos sistemas y procesos digitales. Este enfoque de "seguridad por diseño" asegura que la protección cibernética esté integrada en la base de todas las operaciones digitales, creando así una infraestructura más robusta y resistente a los ataques. Esta aproximación holística no solo protege los activos digitales de la empresa, sino que también construye una ventaja competitiva sostenible en un mercado cada vez más consciente de los riesgos cibernéticos.

El futuro de la seguridad en el sector transitario

La ciberseguridad en el sector transitario no es solo una medida defensiva, sino una ventaja competitiva. Las empresas que lideren en este aspecto no solo protegerán sus activos, sino que también ganarán la confianza de clientes y socios, diferenciándose en un mercado cada vez más consciente de los riesgos digitales.

Conclusión

La transformación digital del sector transitario es imparable, y con ella, la necesidad de una ciberseguridad robusta y adaptativa. Las empresas que inviertan en proteger su ecosistema digital no solo salvaguardarán sus operaciones, sino que también se posicionarán como líderes confiables en una industria cada vez más dependiente de la tecnología. En Apolo Cybersecurity, entendemos los desafíos únicos que enfrenta el sector transitario. Estamos comprometidos a proporcionar soluciones de ciberseguridad a medida, que no solo protegen, sino que también potencian su negocio en la era digital. **Contacte con Apolo Cybersecurity haciendo clic [aquí](#)**, para descubrir cómo pueden ayudarle a navegar con seguridad en las aguas de la transformación digital.



ENRIQUE MOLDES

Responsable de Tecnología

visualTrans

LA IMPORTANCIA DE LA CIBERSEGURIDAD EN EL SECTOR DEL TRANSPORTE Y LA LOGÍSTICA

La ciberseguridad se ha convertido en una prioridad fundamental para el sector del transporte y la logística. La adopción de tecnologías y los sistemas de gestión digital han mejorado la eficiencia, pero también han creado nuevos riesgos.

En España, por ejemplo, los ciberataques en el sector han aumentado significativamente, pasando del 17% en 2022-2023 al 25% en 2024. Esta alarmante tendencia pone de manifiesto la necesidad de tomar medidas inmediatas para proteger nuestras operativas y datos sensibles.

LOS RIESGOS MÁS COMUNES PARA LAS EMPRESAS.

El sector logístico, que maneja grandes volúmenes de datos sensibles, enfrenta múltiples amenazas cibernéticas que pueden interrumpir la operativa, dañar la reputación empresarial y generar pérdidas económicas. Entre los riesgos más destacados se encuentran:

1. **Phishing:** Correos fraudulentos que buscan engañar a los usuarios para obtener información confidencial como contraseñas o datos bancarios.



Port Tarragona

#RumbEcoPort2027

Recuperació dels Prats d'Albinyana

Port Tarragona inverteix més de 2 milions d'euros per a restaurar un espai natural amb més de 37 hectàrees al costat de la ZAL de Vila-Seca, adscrit a la Xarxa Natura 2000, refugi per a espècies animals en perill d'extinció



GAVINA CORSA
(*Larus audouinii*)

· Espècie Vulnerable al catàleg nacional d'Espècies Amenaçades

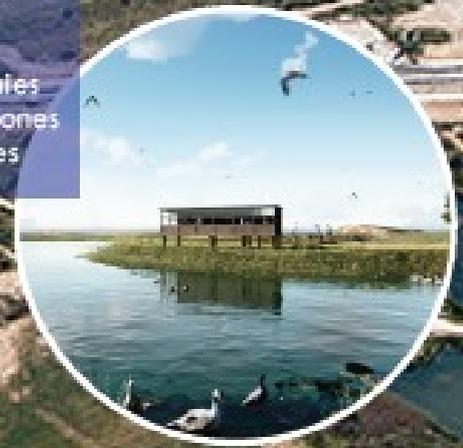


ESPAI NATURAL

· Recuperació de 37 hectàrees
· Llacuna de 107.700 m²
· Illa de 26.990 m²

REGENERACIÓ DE L'ESPAI

· Plantació de 13.000 arbres d'espècies mediterrànies
· Introducció d'espècies autòctones
· Espai per a aus migratòries



Port Tarragona



porttarragona.cat

¿CUÁLES SON LAS CONSECUENCIAS DE UN CIBERATAQUE PARA PYMES?

Aunque grandes empresas como Maersk son objetivos atractivos, las pequeñas y medianas empresas (PYMES) también están en la mira. Para una PYME, un ciberataque puede resultar devastador:

- **Interrupción operativa:** Los ataques paralizan sistemas críticos, afectando la entrega de mercancías y la cadena de suministro.
- **Pérdidas financieras:** Los ciberataques pueden resultar en pérdidas económicas significativas. Desde el pago de rescate de datos, pérdida de ingresos por interrupciones, hasta multas por incumplimiento normativo.
- **Daño reputacional:** Un ciberataque puede dañar la reputación de una empresa ya que los clientes pueden pensar que no tienes capacidad para proteger sus datos. La pérdida de confianza de los clientes puede ser difícil de recuperar.
- **Robo de datos sensibles:** Los atacantes pueden vender información confidencial en mercados ilegales. El tipo de información buscada por los ciberdelincuentes suele ser información financiera, cuentas, datos personales de clientes, etc.

¿CÓMO PROTEGER TU EMPRESA ANTE CIBERATAQUES?

Proteger una empresa logística frente a ciberataques requiere un enfoque integral:

- **Capacitación del personal:** Enseñar a los empleados a identificar intentos de phishing y otras amenazas.
- **Actualización tecnológica:** Sustituir sistemas obsoletos por soluciones modernas y seguras.
- **Implementar protocolos de seguridad:** Como autenticación de dos factores y cifrado de datos en los programas utilizados.
- **Evaluación de proveedores:** Asegurarse de que cumplan con estándares de seguridad reconocidos, como la certificación ISO 27001 y preguntar sobre sus procedimientos para identificar y gestionar riesgos cibernéticos.
- **Planes de respuesta:** Estar preparado para actuar rápidamente ante un incidente, minimizando los daños.

Como comenta Enrique Moldes, responsable de tecnología en Visual Trans, “es crucial que tomemos conciencia de la necesidad estratégica de invertir en ciberseguridad, no solo como protección de los activos de la empresa, si no porque supone una gran ventaja competitiva.

2. **Malware y Ransomware:** Programas maliciosos que dañan sistemas informáticos o secuestran datos, exigiendo un rescate para liberarlos.
3. **Ataques DDoS:** Sobrecarga de servidores con tráfico masivo para saturar el sistema e interrumpir el servicio.
4. **Robo de credenciales:** Los atacantes obtienen accesos no autorizados a información crítica como cuentas.

Un ejemplo claro de los riesgos cibernéticos en el sector, fue el ataque de ransomware que sufrió Maersk en 2017. Este incidente paralizó sus operaciones globales y le costó a la empresa más de 300 millones de dólares.

¿POR QUÉ EL SECTOR LOGÍSTICO ES UN OBJETIVO PRINCIPAL?

Según un informe de NTT DATA, a día de hoy, el sector del transporte y logística se encuentra en el top 5 de los sectores más atacados por los cibercriminales, porque tiene características que la hacen especialmente vulnerable. Como por ejemplo:

- **Una cadena de suministro compleja:** La interconexión entre proveedores y operadores aumenta las superficies de ataque.
- **Uso de sistemas obsoletos:** Muchas empresas aún dependen de tecnologías antiguas que no reciben actualizaciones de seguridad.
- **Accesos remotos:** El trabajo en remoto de nuestro sector, puede ser un punto de entrada para ataques.
- **Sensibilidad temporal:** Las interrupciones en las operaciones pueden generar pérdidas significativas, sobre todo teniendo en cuenta que en este sector la puntualidad es crucial.
- **Infraestructura tecnológica obsoleta:** Muchas empresas logísticas aún dependen de sistemas que no han sido diseñados para resistir los ciberataques actuales.
- **Limitaciones presupuestarias:** Muchas PYMEs enfrentan restricciones de recursos, lo que les dificulta implementar soluciones avanzadas de ciberseguridad.

Las empresas que demuestran un compromiso con la ciberseguridad pueden ganarse la confianza de los clientes y socios comerciales, diferenciándose de la competencia.

Por otro lado, el cumplimiento de normativas como el GDPR no solo evita multas, sino que refuerza la confianza en la marca.

Sin duda, el sector del transporte y la logística está en la mira de los cibercriminales, y no tomar medidas ya no es sólo aconsejable, sino que es necesario. Desde la protección de activos críticos hasta la capacitación del personal, cada paso cuenta para garantizar la continuidad operativa y proteger los datos sensibles.

En un sector tan interconectado como la logística y transporte, invertir en ciberseguridad no solo es recomendable. Es imprescindible para la resiliencia empresarial”.

LA EXPERIENCIA VIVIDA NOS LO CONFIRMA

“A lo largo de los años he podido ver muchos casos de ataques cibernéticos que confirman la situación del sector”, añade Enrique Moldes.

“En más de una ocasión hemos vivido el caso de una PYME de transporte española que sufrió un ataque de phishing dirigido. Los empleados recibieron correos electrónicos falsos que parecían provenir de un cliente importante, solicitando información confidencial sobre rutas y horarios de entrega. Al hacer clic en el enlace malicioso, se instaló un malware en sus sistemas, lo que permitió a los atacantes acceder a datos sensibles de la empresa y de sus clientes. Las consecuencias, robo de información confidencial, interrupción de operaciones, pérdida de confianza de los clientes, daño a la reputación.

Las lecciones aprendidas en este caso son claras, la importancia de la formación en ciberseguridad para empleados, implementación de filtros anti-phishing y verificación de la autenticidad de los correos electrónicos.

Otro caso típico es la empresa de logística afectada por ransomware. Una PYME de logística sufrió un ataque de ransomware que cifró sus sistemas, incluyendo la información de inventario, gestión de almacenes y seguimiento de envíos. Los atacantes exigieron un rescate para restaurar el acceso a los datos.

¿Las consecuencias? La paralización de operaciones, pérdidas económicas por interrupción del servicio e impacto en la cadena de suministro de sus clientes, posible pago del rescate con el riesgo de no recuperar los datos.

¿Lecciones aprendidas? Sin duda alguna, la necesidad de copias de seguridad periódicas y seguras, actualización de software y sistemas operativos, planes de recuperación ante desastres”...



naucher

Veracidad

Opinión

Actualización constante

Independencia

Profesionalidad

Información gratuita

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

www.naucher.com

¿ALGUNAS RECOMENDACIONES?

- ✓ Utilizar herramientas y servicios de asesoramiento especializados
- ✓ Incluir en nuestro día a día “buenas prácticas”
- ✓ Formación regular a empleados
- ✓ Concienciar sobre riesgos como el phishing, la ingeniería social y la importancia de la seguridad de las contraseñas
- ✓ Actualización de software
- ✓ Copias de seguridad: Realizar copias de seguridad periódicas de datos críticos y almacenarlas en un lugar seguro, preferiblemente en la nube y cifradas.
- ✓ Control de acceso: Limitar el acceso a la información confidencial solo al personal autorizado.
- ✓ Protocolos de seguridad:
- ✓ Establecer protocolos claros para el uso de dispositivos, la gestión de contraseñas y la respuesta ante incidentes.

**“RECUERDA: LA CIBERSEGURIDAD NO ES UN GASTO,
SINO UNA INVERSIÓN QUE PROTEGE EL NEGOCIO Y SU FUTURO”.**



visualTrans
Software que abre fronteras

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



Récord histórico de mercancías transportadas en 2024 con 1.280.169 toneladas.

Disfruta de las **mejores conexiones** y las **tarifas más competitivas** con incentivos a las aerolíneas cargueras.



GOBIERNO DE ESPAÑA

MINISTERIO DE TRANSPORTES Y MOVILIDAD SOSTENIBLE



aena

aeropuertos para ti 

JOSÉ ALBERTO CARBONELL

Presidente



Port de Barcelona



INNOVACION Y SOSTENIBILIDAD, LA RESPUESTA A LOS RETOS DEL PORT DE BARCELONA

Entramos en el 2025 con un contexto geopolítico cambiante en el que la incertidumbre ha dejado de ser la novedad para convertirse en un factor más con el cual debemos trabajar todos los involucrados en la cadena logística. Por un lado, existe la amenaza de guerras comerciales entre Europa, Estados Unidos y China; por el otro, no se vislumbra una solución a corto plazo para conflictos como los de Ucrania y Oriente Próximo, que es ahora mismo un polvorín inestable, como demuestra el derrumbe fulgurante del régimen sirio.

Se trata de conflictos aparentemente regionales pero con repercusiones globales. Hemos visto cómo la inseguridad en el Canal de Suez ha afectado gravemente el tráfico marítimo entre Europa y Asia, generando tensiones muy importantes en las cadenas logísticas internacionales. Es en estos momentos cuando todos los profesionales que formamos parte de la Comunidad Portuaria de Barcelona debemos de ser capaces de demostrar nuestras fortalezas y nuestra disposición para adaptarnos con éxito a los nuevos escenarios.



Gracias al trabajo conjunto, hemos podido dar respuesta a las situaciones de congestión que esta inestabilidad global ha generado, prestando los servicios que tanto los operadores logísticos como los clientes finales esperan de nuestro puerto. Lo hemos hecho con el esfuerzo de todos. Y lo hemos hecho sin dejar de avanzar en los grandes retos que el Port de Barcelona tiene planteados: la descarbonización de la actividad marítima-portuaria y la innovación.

Durante el 2024 se han materializado proyectos muy relevantes en materia de sostenibilidad ambiental, proyectos de largo recorrido en los cuales el Port de Barcelona ha estado trabajando durante años: hemos puesto en marcha el primer sistema Onshore Power Supply (OPS) en la

terminal de contenedores Hutchison Ports BEST y estamos finalizando el OPS en la terminal de ferris del muelle de Sant Bertran. Los buques ya se conectan a la red eléctrica cuando atracan en nuestro puerto, consumiendo energía sostenible y eliminando las emisiones. Y trabajamos para que el resto de OPS y de infraestructura eléctrica contemplada en el plan Nexigen sea una realidad en los próximos 5 años, electrificando todas las terminales de contenedores, cruceros y ferris.

En la otra terminal de contenedores, APM Terminals Barcelona, se ha avanzado en la implantación de maquinaria portuaria eléctrica con los proyectos de straddle carriers híbridas y 100% eléctricas que se han llevado a cabo recientemente.



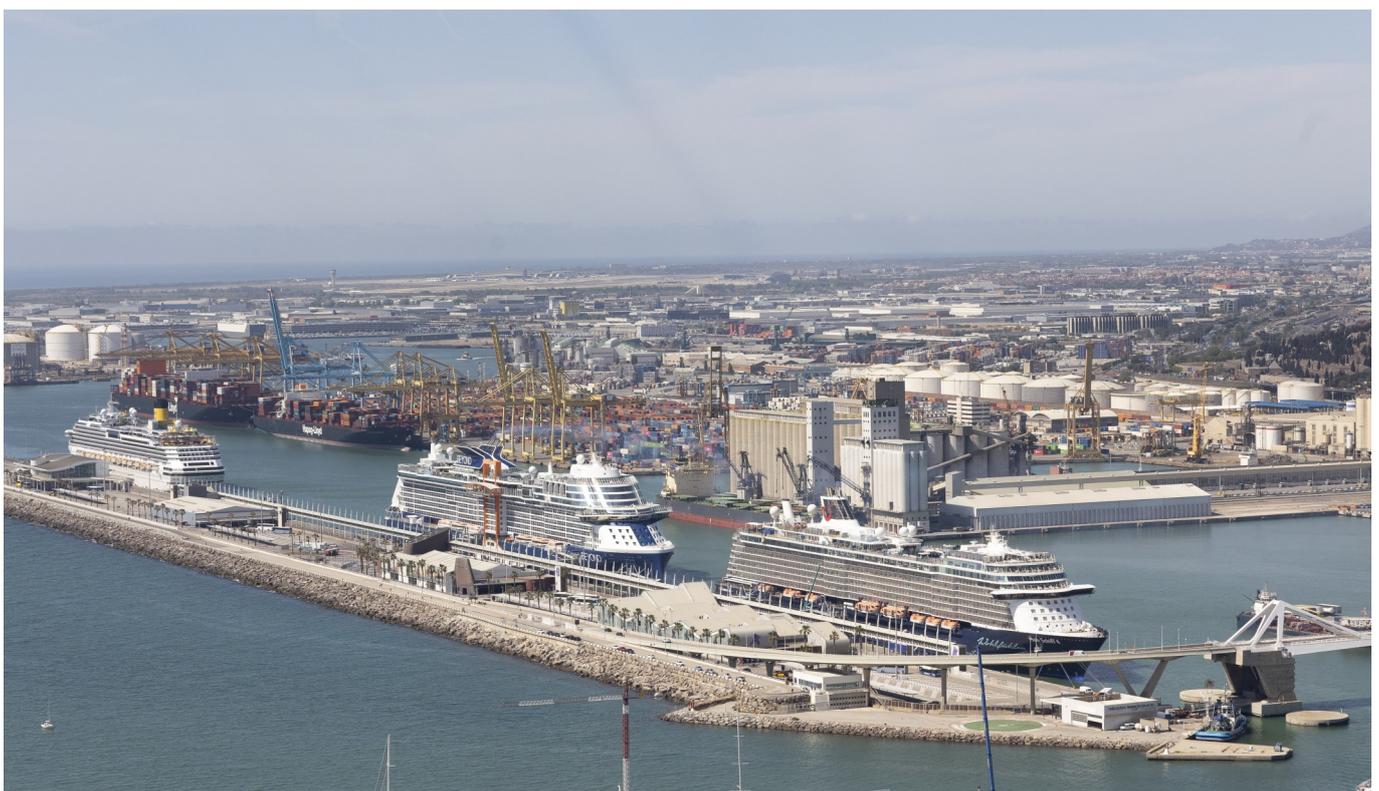
También hemos seguido avanzando en el uso de los combustibles de transición, especialmente el gas natural licuado (GNL). Actualmente, disponemos de una gabarra dedicada al suministro de GNL y otra preparada para suministrar biocombustibles. Disponer de servicios eficientes y seguros de bunkering de GNL y de nuevos combustibles es clave para atraer a nuestro puerto a los buques más modernos y con menor impacto ambiental.

Nuestro Plan de Transición Energética también contempla que seamos capaces de generar la electricidad que necesitamos en el propio puerto. Por ello, seguimos avanzando en la producción de energías renovables. Un ejemplo es la instalación de placas solares en los almacenes situados en nuestra Zona de Actividades Logísticas (ZAL). Hemos empezado el proyecto con la instalación de placas en la cubierta de la nave de Decathlon, y seguiremos hasta convertir a la ZAL en el mayor parque solar sobre cubierta de Europa.

El otro gran reto que tenemos planteado, la innovación, es esencial para mantener la competitividad y el desarrollo sostenible en nuestra comunidad logístico-portuaria. La Fundación BCN Port Innovation y el proyecto BlueTechPort ya son una realidad. BlueTechPort, el espacio de innovación del Port de Barcelona para empresas relacionadas con la economía azul y que empezó a funcionar en las instalaciones del Pier01, ya cuenta con la primera empresa operando en los tinglados de Sant Bertran. Aquí, vamos a construir el gran centro de economía azul de Barcelona gracias al gran proyecto de 50 millones de euros que ya hemos empezado a desarrollar. Impulsamos la innovación con proyectos de largo recorrido, pero también con soluciones que impactan de forma tangible en el funcionamiento diario de las diferentes operativas en el puerto, como es la una nueva red 5G *standalone*, que facilita la implementación de soluciones tecnológicas innovadoras en nuestra comunidad logístico-portuaria.

Y hay que estar atentos a las nuevas aplicaciones de la inteligencia artificial en el ámbito marítimo-portuario, aplicaciones que pueden mejorar la ciberresiliencia, las operativas de carga y descarga y gestión en los muelles o la programación de los transportes por carretera, por ejemplo. El sector en conjunto debe manejar estas nuevas herramientas que, sin duda, van a mejorar nuestros procesos.

Todos los que formamos la Comunidad Portuaria de Barcelona debemos avanzar de forma coordinada para superar con éxito los retos que se nos han planteado hasta ahora y los nuevos que todavía desconocemos. Estoy convencido de que los transitarios, como eslabón imprescindible de nuestra cadena logística, estarán preparados para dar la mejor respuesta a las nuevas situaciones de incertidumbre que, sin duda, aparecerán en el futuro.



ÁLVARO RODRÍGUEZ DAPENA

Presidente



Puertos del Estado



Los puertos de interés general desempeñan un rol fundamental en la conectividad global de España, actuando como nodos estratégicos en la cadena logística y facilitando el comercio internacional. En un contexto marcado por la incertidumbre geopolítica y las demandas crecientes de sostenibilidad, su visión estratégica ha evolucionado para adaptarse a los retos del futuro. Dentro de este marco, los transitarios ocupan una posición clave como intermediarios especializados que potencian la eficiencia y la competitividad del sistema logístico-portuario.

La estrategia de los puertos españoles en este contexto está alineada con las directrices europeas que priorizan la intermodalidad, la digitalización y el compromiso con el medioambiente. Y es en estas líneas en las que estamos trabajando desde Puertos del Estado y el sistema portuario de titularidad estatal para reforzar la sostenibilidad económica, social y

medioambiental, y contribuir en definitiva a seguir aportando valor a las personas.

Para ello, es esencial seguir avanzando en la descarbonización del sector logístico-portuario, clave en la transición energética de España, al tiempo que se deben promover inversiones en tecnología para mejorar la eficiencia operativa y fortalecer la conectividad intermodal.

El reforzamiento de esas conexiones multimodales y la incorporación de tecnologías avanzadas, como sistemas de gestión portuaria inteligentes, permiten optimizar los tiempos de tránsito y minimizar los costes operativos. Para ello, los transitarios actúan como facilitadores clave, integrando las diversas etapas del proceso logístico desde el puerto hasta el destino final.

La transformación digital es un eje estratégico para los puertos españoles. Plataformas como Port Community Systems (PCS) o iniciativas como el proyecto SIMPLE buscan una mayor integración de datos entre todos los actores de la cadena de suministro, incluyendo las Autoridades Portuarias, empresas navieras, operadores logísticos y transitarios, una tarea no exenta de dificultades pero ineludible.

La digitalización no solo mejora la visibilidad y trazabilidad de las operaciones, sino que también fomenta la transparencia y la predictibilidad, aspectos altamente valorados para ofrecer un servicio de mayor calidad. Además, la automatización de procesos reduce las ineficiencias y simplifica los trámites aduaneros, aspectos críticos en un entorno competitivo.

Los puertos españoles también están comprometidos con la sostenibilidad ambiental, promoviendo infraestructuras energéticamente eficientes y contribuyendo a la lucha contra el cambio climático. Los puertos juegan un papel muy importante en la descarbonización no solo de los propios enclaves portuarios sino del transporte en general, a través de tres líneas fundamentales: la electrificación de muelles para el suministro de energía eléctrica a buques con origen en fuentes renovables; la generación y provisión en puerto de combustibles alternativos; y su papel como base logística para la eólica marina. Entre todos, estamos avanzando hacia el objetivo de reducir la huella de carbono en los puertos el 50% con el horizonte 2030.

En este contexto, los transitarios desempeñan un papel esencial al asesorar a los clientes sobre soluciones más sostenibles y optimizar rutas que minimicen la huella de carbono. Además, colaboran en la implementación de estrategias de economía circular en las operaciones portuarias, promoviendo la reutilización de materiales y la reducción de residuos.

Y es que solo mediante la cooperación público-privada se puede avanzar en los grandes retos planteados a nivel mundial. Por eso, la colaboración entre los puertos españoles y los transitarios es un pilar clave para la competitividad de la cadena logística, son socios estratégicos que garantizan la conectividad eficiente entre mercados globales.

En definitiva, la visión estratégica de los puertos españoles enfatiza la innovación, la sostenibilidad y la colaboración activa con actores clave como los transitarios. Esta sinergia no solo posiciona a España como un hub logístico competitivo en Europa y el Mediterráneo, sino que también fortalece la capacidad del sector para responder a los desafíos futuros con resiliencia y eficiencia.



ANA CHAMORRO

**Responsable de Sección de Promoción
de la Carga Aérea en la División de
Desarrollo de Carga Aérea**



AENA, COMPROMETIDA CON EL DESARROLLO DE LA CARGA AÉREA EN ESPAÑA

El tráfico de mercancías en los aeropuertos de la red de Aena en España continúa teniendo un excelente comportamiento. En 2024 se ha superado el récord histórico registrado en 2023: en total, se transportaron 1.280.169 toneladas de mercancía, un 18,6% más que el año anterior.

Es importante destacar el crecimiento en este año 2024 de los aeropuertos Adolfo Suárez Madrid-Barajas (19,2%), Zaragoza (39,7%) y Josep Tarradellas Barcelona-El Prat (16,1%).

Aena ha puesto en marcha en 2024 un Plan Estratégico específico para el sector de la Carga Aérea que incluye diferentes actuaciones con el fin de facilitar el desarrollo del transporte de mercancías. Dentro de estas actuaciones, se ha aprobado un plan de incentivos para las

compañías aéreas que operen con aviones cargueros con el objetivo de apoyar el crecimiento del tráfico de mercancías, atraer a nuevas aerolíneas y consolidar e impulsar el incremento de frecuencias de las compañías que operan actualmente en nuestros aeropuertos.

El incentivo, que ya puede solicitarse en nuestra página web, consiste en un reembolso en la tarifa media de aterrizaje, aplicable a las operaciones adicionales anuales de llegada, desde el 1 de marzo de 2024 hasta el 28 de febrero de 2027, operadas con aeronaves cargueras de fuselaje ancho.



Otra de las actuaciones destacadas del Plan Estratégico incluye una hoja de ruta de aceleración de la digitalización y la innovación de la actividad de carga aérea. En este sentido, seguimos trabajando junto con el proveedor tecnológico Portel en dotar al Cargo Community System conocido como Vellore CCS de nuevas funcionalidades con el objetivo de dar respuesta a las necesidades actuales y futuras del sector.

Las recogidas sin papeles con Vellore CCS se han iniciado en aeropuertos más pequeños como Valencia y Bilbao, y ya se han puesto en marcha todas las gestiones para comenzar en el aeropuerto Adolfo Suárez Madrid-Barajas durante el mes de enero, lo que supondrá un hito clave para impulsar su adopción masiva por parte de la comunidad de carga aérea.

Dentro de los últimos desarrollos, se ha añadido un nuevo módulo relacionado con la exportación de mercancías, que comenzará a estar disponible para los usuarios este mes de enero. Estas mejoras responden a una demanda constante desde el inicio de la implantación de Vellore, considerando que la carga aérea tiene un componente significativo en la exportación.

Las nuevas funcionalidades de este módulo de exportación incluyen el envío de AWB electrónico, cumpliendo con el estándar eAWB de IATA, la trazabilidad completa de la carga mediante diferentes estados del proceso de envío y opciones específicas para la securización de la mercancía, integrando dicha información en el eAWB. También se han realizado avances en la gestión de mercancías peligrosas, como la digitalización del documento eDGD y la generación y envío del fichero estándar XSDG.

Paralelamente, se ha intensificado el uso del módulo ICS 2 para el cumplimiento de la normativa ENS, con decenas de miles de mensajes gestionados ante la Comisión Europea y, para el año 2025, está prevista la incorporación de la digitalización de los procesos aduaneros G3 y G4 además de incidir en la gestión de solicitudes de servicios entre agentes.



Dentro de las actividades de promoción de la carga aérea, durante el año 2024, Aena ha participado en un total de diez eventos relacionados con el transporte aéreo de mercancías tanto a nivel nacional como internacional, incluyendo la realización de ponencias en congresos y foros organizados por las asociaciones más relevantes del sector (actuando, además, como patrocinadores de estos eventos), la participación en mesas redondas y la presencia en ferias.

Todas estas actuaciones muestran el firme compromiso de Aena con el crecimiento y desarrollo del sector de la carga aérea en España.

Somos parte del cambio

Un hub SMART en continua evolución

Transparente ●

Eficiente ●

Sostenible ●

Conectado ●



Port de Barcelona

www.portdebarcelona.cat