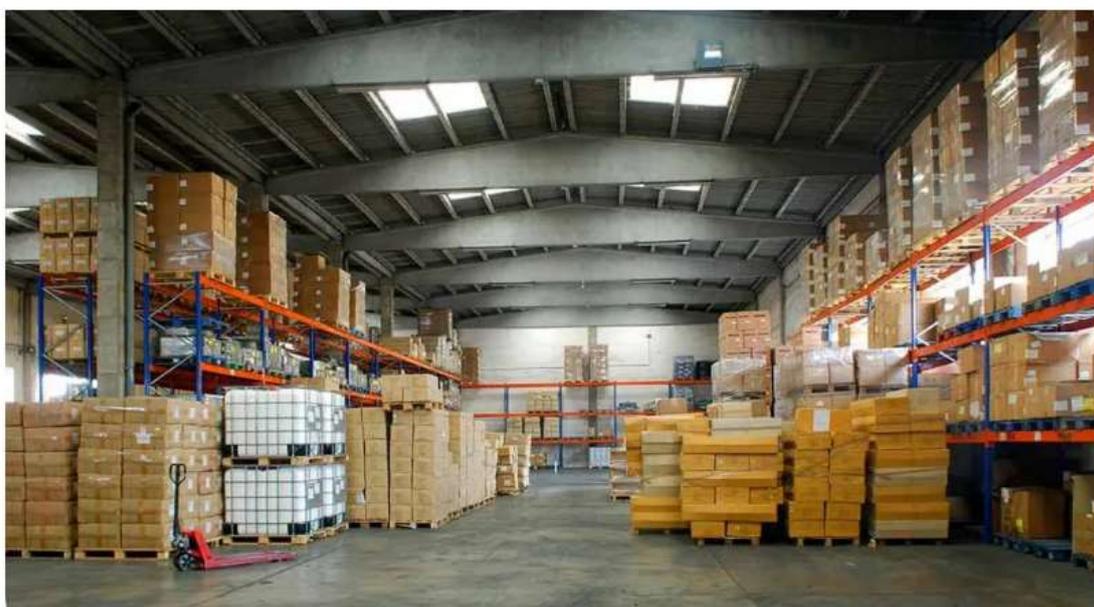


## Cursos aduaneros de ATEIA Madrid



*ATEIA Madrid comienza el 2024 con un amplio abanico de cursos relacionados con Aduanas*

La Asociación de Transitarios de Madrid (ATEIA –OLTRA) impartirá del 5 al 7 de febrero, en modalidad presencial y/o aula virtual, un taller sobre gestión y procedimientos de la inspección especial de farmacia en las aduanas. El objetivo de este curso es adquirir los conocimientos, el desarrollo de habilidades y la práctica para afrontar con garantía la tramitación de inspecciones especiales de farmacia.

Impartido por M<sup>a</sup> José Gragera, jefe de Servicio de Inspección Farmacéutica–Área funcional de Sanidad de la Delegación de Gobierno en Madrid, y Ana Isabel Madrid, jefe de Sección de Inspección Farmacéutica- Área funcional Sanidad de la Delegación de Gobierno en Madrid, el curso estará dirigida a directivos, mandos intermedios y empleados que quieran adquirir conocimientos o profundizar en los que poseen sobre la tramitación de la [inspección especial de farmacia](#).

## Curso superior de aduanas

Asimismo, ATEIA Madrid realiza una [formación](#) monográfica del curso superior de aduanas (Programa oficial de representante aduanero) sobre el origen de las mercancías. En formato aula virtual, se realizará del 1 al 8 de febrero.

Impartido por José Antonio Muñoz, inspector del Cuerpo Superior de Hacienda y ex Administrador de la Aduana de Madrid-Barajas, está dirigido a directivos, mandos intermedios y empleados de empresas con [actividad internacional](#) relacionadas con operaciones en las cuales es importante el origen de las mercancías importadas y exportadas.

Ambos cursos pueden ser bonificados y deducidos de las cuotas de la Seguridad Social, con cargo a la Fundación Estatal para la Formación en el Empleo FUNDAE (Ministerio de Trabajo y Asuntos Sociales).

## **E. Sanz: “Los transitarios seremos resolutivos frente a la crisis del Mar Rojo”**



*El presidente de ATEIA-OLTRA, Emili Sanz, durante la rueda de prensa en la que ha destacado la figura del transitario para superar los retos a los que se enfrenta la cadena logística y de transporte*

Como cada año, el presidente de la Asociación de Transitarios de Barcelona (ATEIA-OLTRA), Emili Sanz, ha abordado los retos a los que se enfrentan los forwarders.

El presidente de ATEIA ha dejado constancia de la incertidumbre en el sector, especialmente mientras se desarrolla el conflicto con los hutíes en el Mar Rojo. No obstante, ha tranquilizado ensalzando al transitario como una figura “resolutiva”, con una amplia capacidad de adaptabilidad que también ha labrado tras la pandemia de coronavirus.

## Los conflictos geoestratégicos

“Destaco la creatividad del transitario para buscar soluciones creíbles y viables a los problemas que nos encontramos”, ha introducido. Sanz ha destacado a este actor especialmente en el marco de la crisis del Mar Rojo.

Con unos tiempos de retraso inciertos debido al desvío de buques hacia el Cabo de Buena Esperanza para evitar los ataques hutíes en el estrecho de Bab-al-Mandeb, las diferentes piezas de la cadena de suministro se han tenido que adaptar.

Haciendo retrospectiva de los últimos cinco años, el presidente de ATEIA ha recordado los últimos acontecimientos: “Una pandemia, una guerra en Ucrania, ahora otra en Gaza, el conflicto con los hutíes, ahora Pakistán... y el próximo mes será otra cosa”, ha comentado.

En este aspecto, Emili Sanz ha dejado claro que “los transitarios siempre estamos pensando en cómo solucionar los problemas que nos encontramos”, aunque duda de que el conflicto en el Mar Rojo se vaya a dilatar en el tiempo



Para superar los obstáculos, Emili Sanz ha subrayado la importancia de contar con una red sólida de agentes y mantener una comunicación constante con ellos. Del mismo modo, ha constatado que las navieras “no son la solución para ofrecer este servicio integral”, algo que ya realiza el transitario: “Defiendo nuestra labor”, ha clarificado.

Y frente a crisis como la que vive el Mar Rojo, afectando a la cadena de suministro global, Sanz ha dejado claro que “los importadores de Occidente han aprendido la lección de contar con suministradores cercanos y no depender tanto de China”.

## El puerto de Barcelona se puede ver “beneficiado”

Tras los desvíos de buques hacia el Cabo de Buena Esperanza para alcanzar los puertos europeos, evitando el Canal de Suez, los recintos occidentales pueden verse beneficiados. Es algo que ya anunció Gerardo Landaluce, presidente del puerto de Algeciras, y que, preguntado por El Canal, constata Emili Sanz: “El puerto de Barcelona se está favoreciendo”, ha asegurado.

El presidente de ATEIA se ha referido al ferrocarril como una de las principales fortalezas que tiene el recinto barcelonés, mencionando los tráficos semanales que mantiene con ciudades como Lyon: “Los trenes van y vuelven llenos”. Y muy especialmente, se ha referido al potencial que tiene la futura Terminal Logística Intermodal que se situará en el antiguo cauce del río Llobregat. “El ferrocarril es fantástico, y el puerto de Barcelona se encuentra en una ubicación privilegiada para asumir este tráfico ferroviario hacia el Norte de Europa”, ha especificado.



Emili Sanz, en la sede de ATEIA-OLTRA

## La “colaboración” Maersk-Hapag-Lloyd, una incógnita

Otro de los asuntos de actualidad que ha generado debate esta última semana ha sido el anuncio por parte de los gigantes navieros Maersk y Hapag-Lloyd de establecer una “cooperación a largo plazo”. Y más todavía, cuando el Consortia Block Exemption termina este mes de abril, por lo que las navieras ya no podrán crear acuerdos de cooperación para prestar servicios conjuntos de transporte marítimo de carga, también conocidos como “consorcios”.

“Esta cooperación se ha realizado para aprovechar la situación, y opino que no es en absoluto necesaria”, ha constatado Emili Sanz, que ha aludido al potencial que tienen ambas navieras para prestar servicios de forma independiente.

El presidente de ATEIA ha celebrado una vez más la “derogación, y no modificación” del Consortia, aunque ha dejado en el aire hacia dónde se encaminará la Cooperación Géminis: “no entiendo cómo Maersk y Hapag-Lloyd lo encajarán”.

### El Día del Transitario cumple 15 ediciones

Como cada año, [ATEIA Barcelona](#) organiza una nueva edición del [Día del Transitario](#), una velada que este 2024 celebra su 15 aniversario. Para ello, la Asociación de Transitarios de Barcelona reunirá a sus socios y profesionales del sector el próximo 25 de abril en el Mas Ravetllat-Pla de Barcelona para dar cita a la comunidad logística y del transporte.



*El Mas Ravetllat-Pla, situado en el Guinardó (Barcelona), será escenario de la 15ª edición del Día del Transitario*

AÉREO

## ATEIA-OLTRA Madrid impartirá un curso de seguridad aérea



El curso se impartirá en la modalidad de aula virtual.

La asociación de transitarios ATEIA-OLTRA Madrid tiene previsto impartir un curso de seguridad aérea que tendrá lugar el próximo 5 de febrero.

MADRID. El programa formativo se desarrollará en la modalidad de aula virtual y tendrá lugar entre las 18:30 y las 21 horas del mencionado día. El curso lo impartirá el Airfreight Export Manager de DHL Global Forwarding, Ángel Hernando García.

MARÍTIMO

El presidente de ATEIA-OLTRA Barcelona, Emili Sanz, hizo ayer repaso del año 2023 y comentó los retos de futuro de los transitarios.

## Emili Sanz pone en valor al transitario como figura clave ante la inestabilidad internacional



El presidente de ATEIA-OLTRA Barcelona, Emili Sanz. Foto M.V.

El presidente de ATEIA-OLTRA Barcelona, Emili Sanz, se ha mostrado confiado que los problemas en el Mar Rojo se solucionarán en poco tiempo y ha destacado la capacidad de los transitarios para encontrar soluciones a los problemas.

BARCELONA. Sanz ha comentado que “2023 no ha sido un buen año para nadie del sector marítimo, especialmente el último trimestre del año con el inicio de la guerra de Gaza y la irrupción de los milicianos hutíes que mantienen su presión sobre el comercio marítimo en el Mar Rojo”. A pesar de eso, Sanz ha destacado el cambio que se produjo después de la pandemia de acercar la cadena de suministros a Europa está minimizando los problemas.

En este sentido, el presidente de los transitarios barceloneses ha destacado que “nuestra creatividad y capacidad para encontrar soluciones a los problemas”. Por ello, Sanz ha subrayado la importancia de la comunicación constante con los agentes de otros países y la relevancia de las redes internacionales.

El presidente de ATEIA-OLTRA Barcelona también ha aprovechado para subrayar la figura del transitario dentro del sector, después de que durante la pandemia algunos cargadores trabajaran directamente con las navieras. Sanz ha señalado que “no conozco ningún cliente que no haya vuelto a trabajar con las empresas transitarias, nosotros ofrecemos un servicio fundamental”, comentaba.

### Buena sintonía con el Puerto

El presidente de ATEIA-OLTRA Barcelona se ha mostrado optimista con el futuro del Puerto de Barcelona, que según Sanz, “está en una posición geográfica muy interesante para promover el transporte por ferrocarril”. En este sentido, Sanz ha celebrado el inicio inminente de las obras de los accesos ferroviarios en el enclave. El presidente de los transitarios barceloneses también se ha mostrado confiado con que el Parlament de Catalunya no acabe aprobando el impuesto que gravaría las emisiones portuarias de los buques de gran tonelaje, ya que “sería muy perjudicial para los Puertos de Barcelona y Tarragona”, comentó Sanz.

El presidente de ATEIA-OLTRA Barcelona ha querido destacar la relación fluida y la constante comunicación entre las cuatro asociaciones del sector marítimo-portuario de Barcelona y también de todas ellas con el presidente de la Autoridad Portuaria, Lluís Salvadó. En el año de celebración de la Copa América en la ciudad, Sanz ha apostado que el evento supondrá un gran éxito para Barcelona y toda la comunidad portuaria.

### Formación

La formación de profesionales bien preparados es otro de los ejes principales de ATEIA-OLTRA Barcelona. La asociación realizará hasta 6 cursos para preparar a futuros transitarios en el próximo año. Emili Sanz ha destacado que “las empresas transitarias de Barcelona tienen grandes profesionales, la mayoría de ellos formados por las mismas compañías”.

### Último mandato

El presidente de los transitarios barceloneses ha aprovechado para recordar que afronta los últimos cuatro años al frente de la asociación, un cargo que a supuesto el “colofón” a una trayectoria de 50 años en el sector.

## Dudas sobre la derogación del Consortia Block Exemption

En el encuentro ante la prensa de balance del año, el presidente de ATEIA-OLTRA Barcelona, Emili Sanz, ha expresado sus dudas sobre cómo se va a aplicar la derogación del Consortia Block Exemption. Justo el día siguiente de que Maersk y Hapag-Lloyd anunciaran la formación de la Red Gémini, Sanz se pregunta cómo se interpretaría este pacto desde las instituciones europeas, “creo que es una alianza innecesaria entre dos de las cinco navieras más importantes del mundo”. Sobre la modificación del código aduanero que se está impulsando desde el Consejo de Europa, Emili Sanz ve la propuesta con buenos ojos, aunque ve aún muy lejano el inicio de la aplicación de la ventanilla única europea.

### Aeropuerto

La ampliación del aeropuerto de El Prat, a la cual ATEIA-OLTRA Barcelona se muestra favorable, ha sido otro de los temas que el presidente de los transitarios ha querido destacar. Sanz también ha aprovechado para quejarse sobre el servicio de handling del aeropuerto, con largas colas de espera y dificultades con los horarios de entrega.

LOGÍSTICA

## Víctor Martín es el nuevo presidente de ATEIA Euskadi



Victor Martín (cuarto por la derecha), con la Junta Directiva de ATEIA Euskadi.

La Asamblea de la Federación de Transitarios de Euskadi, integrada por las ATEIAs de Bizkaia y Gipuzkoa ha nombrado presidente a Víctor Martín.

IRÚN. En la sesión celebrada la pasada semana en Irún, los asuntos tratados fueron el nombramiento de Víctor Martín, presidente de ATEIA Bizkaia-OLT, como nuevo presidente de la Federación de Transitarios de Euskadi y, además, se presentaron los resultados finales de una encuesta realizada a las empresas transitarías de Euskadi, financiada por el Departamento de Planificación del Transporte del Gobierno Vasco, donde se pueden observar los datos sectoriales.



## **ATEIA Oltra Bahía de Algeciras hace balance y se marca una serie de objetivos para el presente ejercicio**

Ateia Oltra Bahía de Algeciras prepara un Congreso Extraordinario para 2025 celebrando su 20º Aniversario

El presidente de **Ateia Oltra Bahía de Algeciras**, Manuel Cózar, ha hecho balance del pasado ejercicio 2023 y plantea una serie de objetivos para este año, tras la reunión del Comité Ejecutivo de la asociación de transitarios. En un contexto actual de tensiones internacionales y la influencia de grandes lobbys empresariales en las decisiones gubernamentales, Cózar alerta sobre la escalada de precios de los fletes marítimos y la concentración de beneficios en navieras, así como las preocupaciones sobre el desarrollo de los puertos del sur de Europa.

«Las navieras están sacando un rédito enorme, de nuevo como en la pandemia, ya estamos viendo la escala de precios en los fletes marítimos y cómo con esos beneficios, se va coartando el desarrollo de las empresas logísticas que intervienen en la cadena de suministro, con nuevas adquisiciones y monopolizando de esta forma el mercado», ha indicado Manuel Cózar, que advierte de la acumulación de poder y capital en pocas manos, lo que conlleva a una monopolización creciente del mercado, restringiendo la competencia y la innovación en el sector.

En el ámbito europeo, la política en materia de emisiones y su impacto en los puertos, especialmente en los del sur, ha sido otro tema de preocupación para Manuel Cózar. Las tasas impuestas han dejado a estos puertos en una posición vulnerable, fortaleciendo indirectamente a puertos de terceros países. Esta situación, según Cózar, perjudica la competitividad y el desarrollo sostenible de los puertos locales. «Vemos cómo Europa se da un tiro en el pie, no sabemos si intencionado. Solo se ponen trabas al desarrollo de los puertos, sobre todo y nuevamente, a los del sur, con una aplicación sobre las tasas a las emisiones que nos deja totalmente vulnerables y fortalece el desarrollo y la competencia de puertos de terceros países», señala el presidente de los transitarios de la Bahía de Algeciras.

Además, señala que el Gobierno actual sigue la hoja de ruta de los anteriores, iniciada hace más de 30 años, «potenciando solo el desarrollo del levante español, dejando en el olvido al **Puerto de Algeciras**. Ya que un puerto como el nuestro, con las infraestructuras necesarias, negadas año tras año, dejaría fuera del mercado a cualquier otro puerto». A este contexto nacional, hay que sumarle que Portugal y Marruecos, «están haciendo un trabajo increíble y nos están adelantando por la derecha, cogiendo una ventaja competitiva que difícilmente podremos alcanzar si sigue la dinámica actual».

En el ámbito provincial, Cózar ha expresado su preocupación por la falta de cohesión y visión compartida entre Cádiz, Jerez y el Campo de Gibraltar. Ha destacado la necesidad de unir esfuerzos y seguir una estrategia común que aproveche al máximo las infraestructuras existentes, como la red ferroviaria, «cuando Cádiz y el Campo de Gibraltar unidos por el eje de Jerez, es el único camino que deberíamos de seguir y apoyar, utilizando la herramienta del tren, siendo este más barato, ágil y adecuado para llegar a Sevilla, Madrid, Zaragoza y Europa». Lamenta, además, que se esté perdiendo interés e inversión en proyectos clave como la línea a Bobadilla, que es esencial para el desarrollo portuario del Campo de Gibraltar.

### **La situación del Puesto de Control Fronterizo del puerto de Algeciras**

Este año, un aspecto positivo que se destaca es la ausencia de los habituales retrasos que suelen producirse durante las épocas festivas, especialmente en Navidad. Este cambio es un indicativo de mejoras en la gestión y operativa del sector.

Un avance significativo en este sentido ha sido el desarrollo de una nueva plataforma digital por parte de la **Autoridad Portuaria de la Bahía de Algeciras (APBA)**. Esta herramienta, que se espera esté completamente operativa en breve, promete incrementar notablemente la eficiencia y mejorar la comunicación entre los diversos actores involucrados en los procesos logísticos. La implementación total de esta plataforma es un paso adelante en la modernización y optimización de las operaciones portuarias.

Además, el anuncio de la **APBA** sobre la ampliación de las instalaciones portuarias con 18 nuevas puertas es una noticia muy esperada y celebrada en el sector. Esta ampliación, que ha sido una demanda persistente durante años, parece estar finalmente encaminándose hacia su realización. Sin embargo, existe una expectativa cautelosa respecto a la intervención de los distintos ministerios en el proceso de decisión y ejecución del proyecto. La preocupación principal radica en evitar posibles retrasos causados por trabas burocráticas, que han sido un obstáculo en otras cuestiones relacionadas con el puerto.

«Es necesario que la **APBA** pueda actuar lo antes posible en este ilusionante proyecto que nos dará esas herramientas tan necesarias para nuestro desarrollo y dar respuesta oportuna a nuestros clientes y sobre todo a las navieras que puedan visualizar Algeciras, como la entrada real de los productos perecederos a Europa», ha concluido Cózar.

## **Federación Transitaría Andaluza**

En el marco de las iniciativas estratégicas para el sector marítimo y logístico, se ha planteado retomar y materializar un proyecto de gran relevancia: la creación de una Federación Andaluza de Transitarios. La propuesta incluye establecer a la secretaría de Algeciras como la secretaría común de esta federación. Este paso es fundamental para consolidar una asociación de ámbito regional que posea un peso específico y una influencia significativos en el panorama nacional. La meta es lograr una representatividad y una voz más fuerte frente a las organizaciones influyentes de otras regiones clave como Madrid, Barcelona y Valencia.

Esta iniciativa cobra especial importancia al considerar la posición actual de **Ateia Oltra Bahía de Algeciras** en el contexto nacional. Ya situada en el cuarto lugar en términos de representatividad, con 50 empresas asociadas, se espera que este número aumente a lo largo de 2024. Este crecimiento refleja no solo la fortaleza y el dinamismo de **Ateia Oltra Bahía de Algeciras**, sino también la vitalidad del sector logístico andaluz en su conjunto.

La formación de esta federación regional supondría un hito importante para el sector, al proporcionar una plataforma unificada para abordar y gestionar los desafíos comunes que enfrentan los transitarios en Andalucía. «Además, esta unión fortalecería la capacidad de negociación y la visibilidad de la región en el ámbito nacional, permitiendo una mejor defensa de los intereses de sus miembros y una mayor influencia en las decisiones y políticas que afectan al sector», señala el presidente de **Ateia Oltra Bahía de Algeciras**.

En este sentido, la consolidación de una Federación Andaluza de Transitarios con la secretaría de Algeciras como núcleo central, por tanto, representa un paso estratégico hacia un mayor reconocimiento y representatividad del sector logístico andaluz, reforzando su posición en el panorama nacional y contribuyendo al desarrollo y fortalecimiento de la industria logística en la región.

## **Formación y capacitación del capital humano**

Un pilar fundamental de **ATEIA Oltra Bahía de Algeciras** es el fomento de la formación profesional, con el objetivo de crear una cantera de profesionales bien preparados que entiendan a fondo la realidad de la profesión logística, especialmente desde una perspectiva práctica.

Para alcanzar este fin, **ATEIA Oltra Bahía de Algeciras** lleva tiempo desarrollando una serie de cursos online, diseñados como tutoriales, que tienen como propósito refrescar conocimientos, facilitar la adaptación y comprensión de los cambios normativos constantes y las modificaciones que se experimentan en el día a día en el sector. Estos cursos abarcan temas esenciales y fundamentales, constituyendo la base de muchas de las tramitaciones cotidianas en el ámbito logístico y aduanero.

Estos recursos formativos están diseñados para ser de utilidad a todos los miembros de la asociación, y también están disponibles para profesionales de toda Andalucía a través de una plataforma externa. De esta manera, ATEIA Algeciras se convierte en un recurso vital y un centro de apoyo para todos estos profesionales.

«Este año se van a celebrar nuevos cursos de representante aduanero que siempre tienen una gran aceptación y que han demostrado ser uno de los cursos más potentes a nivel nacional», indica Manuel Cózar, que continúa destacando que la oferta formativa de este año es la inclusión de nuevos cursos para representantes aduaneros. «Estos cursos han gozado de gran aceptación y se han establecido como unos de los más destacados a nivel nacional, gracias a la reputación ganada por ATEIA en este ámbito. Este prestigio se debe no solo a la dilatada experiencia de la asociación y al éxito en los resultados obtenidos, sino también al excelente equipo de formadores que disfrutan compartiendo sus conocimientos y experiencia práctica en el sector», concluye Manuel Cózar.

La implementación de estas iniciativas formativas es un paso hacia la creación de una bolsa de profesionales altamente cualificados y con un sello de calidad distintivo de ATEIA. Esta bolsa de trabajo tiene como finalidad proveer a las empresas asociadas con personal adecuadamente formado y preparado para enfrentar los desafíos del sector logístico y aduanero.

### **Congreso Ateia-Oltra Bahía de Algeciras en 2025**

Tras el rotundo éxito del congreso nacional de 2022, **ATEIA Oltra Bahía de Algeciras** ha demostrado su capacidad para convocar y organizar eventos de gran envergadura, estableciendo a Algeciras como un escenario ideal para acoger este tipo de iniciativas. La eficacia y la calidad de la organización de aquel evento reafirmaron la posición de Algeciras como un lugar propicio y atractivo para la realización de congresos de gran importancia en el ámbito logístico y marítimo.

Este año, que marca el vigésimo aniversario de **ATEIA Oltra Bahía de Algeciras**, se presenta como una ocasión perfecta para celebrar y destacar los logros y la trayectoria de la asociación. En este sentido, se ha propuesto la organización de un congreso extraordinario, concebido no solo como una celebración, sino también como una plataforma para fortalecer lazos profesionales y destacar la relevancia del sector.

Sin embargo, dada la intensa agenda de actividades, viajes y eventos programados para este año por la comunidad portuaria de la Bahía de Algeciras, y para evitar coincidencias con otros eventos importantes como el congreso nacional de FETEIA en Zaragoza programado para septiembre, se ha decidido posponer la realización de este congreso extraordinario de ATEIA. «La fecha elegida es septiembre de 2025, lo cual permitirá una planificación adecuada y detallada del evento, asegurando que cumpla con todas las expectativas y objetivos planteados», ha indicado Manuel Cózar.

Los objetivos de este congreso extraordinario serán múltiples: por un lado, se buscará fortalecer las relaciones con colegas de Tánger, fomentando así una mayor cooperación y entendimiento entre las dos orillas del estrecho. Por otro lado, el congreso se enfocará en resaltar la figura del transitario como actor clave en la cadena logística y reconocer el papel fundamental que **ATEIA Oltra Bahía de Algeciras** ha desempeñado en estos 20 años de trayectoria.

## **Fortalecer la relación con los Cuerpos de Seguridad del Estado**

Para el año 2024, uno de los objetivos primordiales de **ATEIA Oltra Bahía de Algeciras** es fomentar una mayor cercanía y colaboración con otros colectivos dentro de la comunidad portuaria, con especial énfasis en los distintos organismos y, en particular, en los Cuerpos de Seguridad del Estado. Esta iniciativa responde «a la necesidad de profundizar el entendimiento mutuo y el conocimiento sobre la realidad, los deberes, los derechos y las responsabilidades de cada actor involucrado en el ámbito portuario y logístico, aspectos que en ocasiones pueden ser malinterpretados o no completamente comprendidos», indica Manuel Cózar.

Para lograr este objetivo, **ATEIA Oltra Bahía de Algeciras** planea la organización de jornadas formativas. Estas jornadas no solo servirán como un medio para compartir información y conocimientos, sino que también serán una plataforma para fortalecer las relaciones y fomentar un acercamiento más significativo entre los diferentes actores. A través de estas actividades, se espera mejorar la comunicación y la colaboración, aspectos fundamentales para el funcionamiento eficiente y seguro del sector portuario y la cadena logística.

«Este enfoque en la formación y el acercamiento con las fuerzas de seguridad del Estado es particularmente relevante dado el papel crucial que desempeñan los transitarios en la cadena logística, especialmente en lo que respecta a la seguridad y el control en las fronteras. Los transitarios, como parte integral de este proceso, tienen un rol importante en mantener el flujo eficiente y seguro de mercancías, así como en asegurar el cumplimiento de las regulaciones y normativas vigentes», afirma el presidente de **ATEIA Oltra Bahía de Algeciras**.

# Los transitarios esperan mejorar sus operativas con el fin de la cita previa en la Administración

El Gobierno ha anunciado la próxima eliminación de la obligatoriedad en la cita previa para los trámites con los organismos públicos



El ministro de Transformación Digital y Función Pública, José Luis Escrivá | Ministerio para la Transformación Digital y de la Función Pública

El anuncio del ministerio para la Transformación Digital y de la Función Pública sobre la próxima eliminación de la obligatoriedad en la cita previa para los trámites con la Administración debe revertir también en el negocio transitario, **que lleva tiempo señalando sus problemáticas** en las tramitaciones aduaneras. El presidente de la federación española de transitarios (Feteia), Enric Ticó, ha indicado que el cambio “coincide exactamente con la petición que realizamos”. Por ello, espera que su entrada en vigor devuelva al sector “parte de la agilidad perdida en cuestiones relativas a los despachos aduaneros”, concretamente para tratar cuestiones sobre “detalles de despacho”.



“Sería inaceptable si la medida no se extiende a las aduanas”

**Enric Ticó** Presidente de Feteia

De hecho, su organización ya estaba avisada de que la Administración del Estado “estaba totalmente de acuerdo” con ello con anterioridad al anuncio público del ministerio para la Transformación Digital y de la Función Pública. Con todo, Ticó señala que “esperamos leer el texto íntegro y suponemos que se extenderá a las aduanas”, dado que el ministro José Luis Escrivá sólo se ha referido de forma concreta a los trámites ciudadanos. “De lo contrario sería inaceptable”, ha advertido el presidente de Feteia.

La organización transitaria se había mostrado contraria al procedimiento establecido a raíz de la pandemia por parte de la Agencia Tributaria, y que se había extendido a las comunicaciones entre agentes de aduanas y las propias oficinas aduaneras, dificultándolas y ralentizándolas según la reivindicación del sector. Feteia **llegó a crear una comisión de trabajo a finales del año pasado** para incidir en las ineficiencias derivadas por éste y otros elementos del reglamento, y para elevar sus peticiones al Gobierno. Por un lado, “mantenemos un diálogo permanente con el departamento de Aduanas e Impuestos Especiales y hemos remitido un documento con propuestas concretas”, ha explicado Ticó, a la par que “también estamos reuniéndonos con los grupos parlamentarios del Congreso para hacerles conocer estas propuestas y así entre todos solucionar los cuellos de botella que existen hoy en estos temas”, ha añadido.

Sobre las demás propuestas, el presidente de la asociación transitaria ha trasladado que “a día de hoy, el principal acuerdo reside en que ambas partes -el departamento de Aduanas y los transitarios- tenemos claras posibles vías de mejora en la comunicación, pero la implementación de estas medidas lleva cierto tiempo”. En todo caso, ha manifestado que la Administración “se mostró abierta” a tratar implementaciones como “la introducción de medidas de mejora en la gestión electrónica de expedientes”.

LOGÍSTICA

logística · La hasta ahora subdirectora general de Gestión Aduanera, Nerea Rodríguez, fue nombrada ayer nueva directora de Aduanas

## La AEAT sitúa el relevo de Pilar Jurado dentro de la “normalidad” y enfatiza la “continuidad”



En la imagen, Pilar Jurado (izquierda), ya exdirectora de Aduanas, junto a su sustituta, Nerea Rodríguez (derecha).

Tal y como ayer adelantó en primicia [diariodelpuerto.com](http://diariodelpuerto.com), Nerea Rodríguez es la nueva directora de Aduanas e Impuestos Especiales, en sustitución de Pilar Jurado.

MADRID. El relevo de Pilar Jurado se produjo ayer de forma inesperada tras haber cumplido el pasado martes 30 de enero 12 años de permanencia en el cargo, si bien desde la Agencia Estatal de la Administración Tributaria se quiso dar plena “normalidad” al relevo.

Según declararon a este Diario fuentes de la AEAT, “el relevo de Pilar Jurado se enmarca dentro de otros cambios parecidos que se han acordado en estos días en la Agencia Tributaria y entran dentro de la normalidad cuando se ha estado tantos años al frente de una Dirección como Aduanas”.

Nombrada el 30 de enero de 2012, Jurado se mantuvo en el cargo a lo largo de estos años por encima del color político de los distintos gobiernos y responsables de la AEAT que se fueron sucediendo.

Incluso tras el nombramiento en junio de 2022 de la actual directora general de la Agencia Tributaria, Soledad Fernández Doctor, Jurado fue confirmada en el cargo.

No obstante, el BOE publicó ayer 5 de febrero su relevo, dejando el récord de permanencia en el cargo en exactamente 12 años y cinco días, superando a Nicolás Bonilla quien entre 2001 y 2011 sumó algo menos de diez años al frente del Departamento de Aduanas.

La trayectoria de Pilar Jurado en el cargo debería haber sido algo más reducida si en su día hubiera logrado acceder a la Secretaría General de la Organización Mundial de Aduanas (OMA) en unas elecciones celebradas en 2018 y en las que pese al respaldo de la Unión Europea perdió de forma inesperada ante el japonés Kunio Mikuriya.

#### Excepcional

“Es una lástima que no hubiera podido cumplir su ilusión de encabezar la OMA”, lamentó ayer el presidente de FETEIA, Enric Ticó, en declaraciones a Diario del Puerto, quien valoró la gestión de Jurado estos años como “muy positiva”, destacando su “permanente receptividad” a escuchar las demandas sectoriales.

En esta misma línea, Alejandro Arola, presidente de Aracoea, valoró los 12 años de gestión de Pilar Jurado como “muy intensos y muy positivos, en los que se ha realizado un trabajo excepcional” y en los que “ha habido siempre predisposición absoluta para estar al lado de todo el mundo y con la puerta siempre abierta”.

En términos similares se refirió ayer Antonio Llobet, presidente del Consejero General de Colegios de Agentes de Aduanas, ante el cese de Pilar Jurado. En declaraciones a Diario del Puerto aseguró Llobet que Jurado ha sido “una gran directora general”, siempre “a disposición” del sector, al tiempo que le deseó “todo lo mejor” en su nueva andadura.

**"NECESITAMOS ADUANAS ÁGILES Y ADUANAS RÁPIDAS"**



**Antonio Llobet**  
Presidente Consejo General

“Ante el nombramiento de Nerea Rodríguez nuestra primera petición es subrayar que lo urgente es atender la reforma del Código Aduanero de la Unión. Ella conoce nuestras reivindicaciones y pedimos que nos apoye ante la Unión Europea. En lo que respecta al ámbito nacional, nuestra petición es clara: necesitamos aduanas ágiles y aduanas rápidas”.

**"DEBEMOS TRABAJAR CONJUNTAMENTE EN EL NUEVO CÓDIGO ADUANERO"**



**Alejandro Arola**  
Presidente ARACOE

“Creemos que en estos momentos lo prioritario es trabajar ante la reforma del Código Aduanero impulsada por la Unión Europea. No es algo lejano, es algo que ya está ahí y ante lo que creemos que la Dirección de Aduanas e Impuestos Especiales debe trabajar conjuntamente con los representantes sectoriales de acuerdo con las demandas existentes”

**"NECESITAMOS MAYOR COORDINACIÓN DE LOS PCF"**



**Enric Tico**  
Presidente FETEIA

“Nuestra primera petición a Nerea Rodríguez es la de que se siga trabajando en una mayor coordinación en los puestos de control fronterizo (PCF) y que el Departamento de Aduanas pueda ser quien lidere esa labor de coordinación y de relación permanente de los distintos ministerios con competencias en las labores que se concitan en los puestos de control”

## UN RELEVO “NATURAL”

Todas las fuentes consultadas calificaron ayer el nombramiento de Nerea Rodríguez al frente de la Dirección de Aduanas e Impuestos Especiales como un relevo “natural”.

Subdirectora de Gestión Aduanera desde el año 2017, Rodríguez venía ejerciendo desde entonces como número 2 de facto de la Dirección y, sobre todo, como mano derecha y persona de máxima confianza de Pilar Jurado.

Desde la propia AEAT y en declaraciones a Diario del Puerto, se enfatizó ayer que el relevo es por tanto una apuesta por la “continuidad” en la gestión.

“El cambio supone una apuesta por la continuidad”, manifestó también ayer el presidente del Consejo General de Colegios de Agentes de Aduanas, Antonio Llobet, quien deseó “mucho suerte” en su nuevo puesto a Nerea Rodríguez con quien “seguiremos en permanente interlocución”, aseguró Llobet.

Sobre la nueva directora de Aduanas, Enric Ticó, presidente de FETEIA aseguró que “la conocemos bien. Consideramos que es extremadamente competente y que la línea de colaboración ya existente se va a mantener y reforzar en su nueva posición”.

Por su parte, Alejandro Arola, presidente de Aracoea, aseguró ayer que “Nerea ha trabajado estrechamente a lo largo de todos estos años con Pilar. Ha sido su mano derecha y persona de confianza y considero que el relevo es algo muy coherente” después de los “logros” alcanzados en estos últimos años en asuntos como “el CAU, el Brexit o el COVID”, destacó Arola.

Hay que destacar que en esta misma línea, para ocupar la vacante de Nerea Rodríguez en la subdirección de Gestión Aduanera se ha nombrado a María González Pérez, integrada hasta ahora en dicha Subdirección.

EL EXPERTO

## El cuello de botella de la logística: ¿por qué no somos competitivos?

La suma de los tráficos de los 28 Puertos de España es prácticamente igual que la de un único puerto europeo, el de Rotterdam

**Enric Ticó, abogado especialista en transporte, logística y movilidad**

Barcelona, 13 febrero de 2024 05:30



El Puerto de Barcelona es el duodécimo de Europa en cuanto a toneladas transportadas (iStock)

Logística e infraestructuras no son sinónimos, pero es lo que muchos piensan. Es evidente que sin infraestructuras físicas no hay logística, pero lo que hace competitivos, o no, a los sistemas logísticos son las aduanas, los servicios postaduaneros o los puntos de control aduanero. Los Puertos de Tarragona y Barcelona encabezan, en este orden, los rankings de crecimiento de los puertos del país, en cuanto a toneladas transportadas. Barcelona, a escala europea, es el 12º puerto y Tarragona el 27º. Algeciras es el cuarto y Valencia el sexto. Pero la suma de los tráficos de los 28 Puertos de España es prácticamente igual que la de un único puerto europeo, el de Róterdam, que seguido de Amberes y Hamburgo, son los tres principales puertos de la Unión Europea según los datos de la Conferencia de las Naciones Unidas sobre Comercio y Desarrollo (UNCTAD).

Datos, números y estadísticas aparte -¿recuerdan lo de los tres tipos de mentiras: las pequeñas, las grandes y las estadísticas?-, las cosas cambian según el cristal con el que se mire: ¿contamos contenedores llenos o vacíos? ¿Los tránsitos de paso o los de proximidad? Porque según sea el análisis de los datos siempre encontraremos argumentos para hacer los rankings que más convengan a nuestros discursos.

*La suma de los tráfico de los 28 Puertos de España es prácticamente igual que la de un único puerto europeo, el de Rotterdam*

Lo que no cambia es una realidad absoluta: los tres grandes puertos de los Países Bajos, Flandes y Alemania representan la gran fuerza logística de Europa y las grandes diferencias entre los puertos del Norte y del Sur se mantienen estables desde siempre y no cambian mucho, año tras año. La pregunta es: ¿qué estamos haciendo para corregir esta terca realidad?

En el caso de Catalunya, el Gobierno aprobó en febrero de 2021 un documento: la Estrategia Logística de Catalunya-ELIEC, que hace propuestas para mejorar las cadenas logísticas que afectan a Catalunya. Somos rótula, no periferia, pero aún queda mucho trabajo por hacer: la mejora de los accesos a los Puertos, la generalización de servicios de valor añadido, la potenciación de la multimodalidad, etcétera. La misma ELIEC deja claro que uno de los aspectos en los que vamos muy por detrás de nuestra competencia (porque las cadenas logísticas compiten entre sí), es la necesaria flexibilización de los servicios aduaneros y postaduaneros que son "uno de los cuellos de botella más relevantes del sistema logístico catalán".

*Los tres grandes puertos de los Países Bajos, Flandes y Alemania representan la gran fuerza logística de Europa*

Mientras tanto, la patronal española de transitarios y representantes aduaneros, FETEIA, ha dado a conocer un estudio, a nivel estatal, de las ineficiencias del sistema aduanero español tras analizar uno por uno, todos los Puntos de Control Fronterizo (PCF) y llega a unas conclusiones preocupantes en cuanto a los PCF del país: excesiva burocracia, dispersión de competencias entre los diferentes ministerios intervinientes, falta de personal y medios -con lo que las mercancías quedan varadas durante horas y días-, no hay una figura de Coordinador

del PCF, falta de proactividad e interpretaciones y criterios diferentes entre los centros (cuando la normativa aplicable es de ámbito europeo). Curiosamente sirven -mal- los intereses recaudatorios y de control estatales, pero no sirven para potenciar el negocio logístico, de tal manera que operadores y transitarios optan por trabajar en otros ámbitos más competitivos, y que comprenden mejor el gran negocio que la logística da al país, tanto desde un punto de vista económico, como de creación de puestos de trabajo de calidad.

Aquí es donde se la juega principalmente nuestro sistema logístico. La aduana tiene un papel fundamental, pero debe mirar el negocio logístico como lo que es: un negocio de servicio a la importación y a la exportación. La aduana no es un puesto, sino un servicio. Y, al igual que ocurre en los puertos del Norte de Europa, debe haber una plena colaboración entre el sector público y el privado para asegurar un funcionamiento integrado, ágil y eficiente de todas las aduanas. Esta colaboración también debería producirse entre administraciones públicas, porque a estas alturas este servicio depende mayoritariamente de España, que desarrolla el sistema con criterios marcadamente jacobinos. Hoy estamos muy lejos de avanzar, distraídos en las discusiones infraestructurales, en el ladrillo y el cemento, y con unos puertos españoles en los que mayoritariamente hay funcionarios y políticos en sus consejos de administración... pero ese es otro tema.

## Feteia celebrará su próximo congreso en Zaragoza

Feteia pasará revista a algunos de los asuntos en los que ha centrado su atención este año en el ámbito del transporte, el comercio internacional o el papel que cumple el transitario dentro de la cadena.



La *Federación Española de Transitarios*, Feteia Oltra, ya está organizando, junto a Ateia Aragón OLT, el que será su próximo Congreso, bajo el lema '*Feteia. Marca de calidad*'.

El evento, que *alcanza ya su decimotercera edición*, tendrá lugar en la ciudad de Zaragoza entre los días 26 y 29 de septiembre de 2024. Como en ocasiones anteriores, en él podrán debatirse los temas que más preocupan a los organizadores de la cadena logística y del transporte internacional.

Además, Feteia pasará revista a algunos de los asuntos en los que ha centrado su atención este año en el ámbito del transporte, *el comercio internacional* o el papel que cumple el transitario dentro de la cadena.

Cabe recordar, en este sentido, que la Federación denunció a finales de 2023 los retrasos y la *diferencia de criterios existentes en los Puestos de Control Fronterizo* del país.

También se reunió con la nueva Administración del Estado para pedir que se potencie el *Comité Nacional de facilitación del comercio* y se fomente la colaboración de las distintas Administraciones implicadas en los trámites relativos al comercio exterior.

La Federación, presidida por Enric Ticó desde el año 2005, *celebró su último Congreso en el año 2022 en Algeciras*, registrándose la asistencia de más de 250 congresistas.

Detalles de la convocatoria:  
**XIII Congreso de Feteia**

 Zaragoza, Zaragoza

 26/09/2024 - 29/09/2024

 Añadir a mi calendario:    

LOGÍSTICA

## ATEIA Madrid insiste ante la Delegación de Gobierno en reclamar un PCF único



Un momento de la reunión.

Representantes de la asociación de transitarios ATEIA-OLTRA Madrid han expuesto hoy de nuevo ante la Delegación de Gobierno de Madrid la necesidad de dotar a la capital de un puesto de control fronterizo único.

MADRID. Regina Domínguez, vicepresidenta de ATEIA-OLTRA Madrid, y Laura Fernández Moreira, directora, se han reunido hoy con Francisco Martín, delegado del Gobierno en Madrid, y con la directora del Área Funcional de Sanidad, María José Gutiérrez.

Desde la Asociación de Transitarios se ha vuelto a solicitar al delegado del Gobierno en Madrid su intervención para la creación de un puesto de control fronterizo único en el Aeropuerto de Madrid-Barajas, demanda histórica del colectivo.

“Tras evidenciar todos los beneficios que implica dicho sistema de gestión de los controles aduaneros y paraaduaneros, el Delegado de Gobierno ha mostrado un gran interés y su compromiso para analizar y estudiar detenidamente las posibilidades de crearlo lo largo de la presente legislatura”, aseguran fuentes de ATEIA Madrid.

Según la asociación, “tal y como se ha venido demandando desde hace años desde ATEIA-OLTRA Madrid, este sistema no solo hará más competitivo el Aeropuerto de Madrid Barajas, sino que supondrá un importante ahorro de costes y tiempo para las importaciones y exportaciones que se gestionen desde nuestra región”.



Francisco Martín, delegado del Gobierno en Madrid, y María José Gutiérrez, directora del Área Funcional de Sanidad, han reunido una reunión con Laura Álvarez, presidenta de ATEIA Madrid y con Regina Domínguez, vicepresidente de ATEIA Madrid.

## **ATEIA Madrid se reúne con el Gobierno ante la necesidad de crear un PCF único en Barajas**

Representantes de ATEIA-Madrid se han reunido con el delegado del Gobierno en Madrid, Francisco Martín, y con la directora del Área Funcional de Sanidad, María José Gutiérrez.

Desde la Asociación de Transitarios se ha solicitado al Delegado de Gobierno su intervención para la creación de un Puesto de Control Fronterizo (PCF) único en el aeropuerto de Madrid-Barajas, demanda histórica del colectivo transitario.

Tras evidenciar todos los beneficios que implica dicho sistema de gestión de los controles aduaneros y paraduaneros, el delegado de Gobierno “ha mostrado un gran interés y su compromiso para analizar y estudiar detenidamente las posibilidades de crearlo a lo largo de la presente legislatura”, según ATEIA Madrid. Tal y como se ha venido demandando desde hace años, la Asociación de Transitarios de Madrid considera que “este sistema no solo hará más competitivo el aeropuerto de Madrid Barajas, sino que supondrá un importante ahorro de costes y tiempo para las importaciones y exportaciones que se gestionen desde nuestra región”.

LOGÍSTICA

## ATEIA-OLTRA Barcelona inicia cuatro cursos formativos para trabajadores del sector



El pasado 20 de febrero tuvo lugar el inicio del Curso de Gestión de Calidad y Atención en Empresas Transitarias.

**BARCELONA:** El objetivo del curso es brindar al alumno un conjunto de metodologías y técnicas enfocadas a potenciar las habilidades en el manejo y tratamiento de los distintos clientes, de modo que éstos sientan sus necesidades y expectativas satisfechas y reconocer la importancia del trato al cliente en el éxito de un negocio y como imagen de empresa. El curso tiene una duración de 10 horas y se lleva a cabo de forma presencial.

Las próximas acciones formativas que se contemplan son las siguientes:

- Curso Crédito Documentario. Tramitación y riesgos: Se realizará del 4 al 25 de marzo de 2024 y tendrá un total de 10 horas de duración. El objetivo del curso es dotar a los participantes de los conocimientos necesarios para la gestión eficaz de los Créditos Documentarios.

- 
- Curso de preparación para la obtención del diploma del IATA Cargo Introductory Course: Se realizará del 4 al 15 de marzo de 2024 y tendrá un total de 54 horas de duración. Con este curso el alumno obtendrá las habilidades para guiar a los clientes sobre las reglas y procedimientos de la IATA para envíos de carga aérea.
  - Curso IATA de reciclaje para transporte aéreo de mercancías peligrosas: Se realiza del 5 al 21 de marzo de 2024 y tiene un total de 24 horas de duración. Uno de los objetivos del curso es aplicar los cambios y enmiendas significativos al manual DGR de IATA y verificar la precisión de los documentos, paquetes, marcado y etiquetado de transporte de mercancías peligrosas.
  - Curso IATA de capacitación para transporte aéreo de mercancías peligrosas: Se realiza del 8 de abril al 8 de mayo de 2024 y tiene un total de 40 horas de duración. Se espera que el alumno pueda aplicar correctamente la reglamentación sobre mercancías peligrosas de IATA.

**FORMACIÓN  
Y EMPLEO**

## ATEIA-OLTRA Madrid impartirá un curso sobre tarifas y BL en el transporte marítimo



El curso se desarrollará en la modalidad de Aula Virtual.

La asociación de transitarios ATEIA-OLTRA Madrid impartirá un curso sobre tarifas y BL en el transporte marítimo entre el 14 y el 21 de marzo.

MADRID. El curso tendrá una duración de 7,5 horas y se desarrollará en la modalidad de Aula Virtual. El especialista en transporte marítimo, Miguel Ángel Morales Albertos, será el encargado de impartir las clases, que tendrán lugar los martes y los jueves entre las 17:30 y las 20 horas.

## **ATEIA Barcelona imparte un curso de gestión de calidad y atención en transitarias**



*Alumnos del curso de Gestión de Calidad y Atención en Empresas Transitarias que imparte ATEIA Barcelona*

La Asociación de Transitarios de Barcelona (ATEIA-OLTRA) ha iniciado este martes el curso: *Gestión de Calidad y Atención en Empresas Transitarias*. Con una duración de 10 horas, se lleva a cabo de forma presencial en la sede de la entidad, ubicada en Via Laietana 32-34 (Barcelona).

El objetivo de la formación es ofrecer al alumnado las metodologías y técnicas para potenciar las habilidades en el manejo y tratamiento de los distintos clientes para satisfacer sus necesidades. Del mismo modo, se centra en la importancia que tiene el trato al cliente en el éxito de un negocio y su imagen.

ATEIA tiene agendados varios cursos, como el de *Crédito Documentario, Tramitación y Riesgos* (del 4 al 25 de marzo, de 10 horas); *Preparación para la Obtención del Diploma del IATA Cargo Introductory Course* (del 4 de marzo al 15 de mayo, de 54 horas); *IATA de Reciclaje para Transporte Aéreo de Mercancías Peligrosas* (del 5 al 21 de marzo, de 24 horas); y el de *IATA de Capacitación para Transporte Aéreo de Mercancías Peligrosas* (del 8 de abril al 8 de mayo, de 40 horas).

## **Cooperación, inversión y gestión: las claves para que el ferrocarril español reluzca en Europa**

La jornada que organizó El Canal en Madrid reunió a importantes figuras del campo logístico y portuario para poner sobre la mesa los retos del modo ferroviario



No se puede desarrollar el ferrocarril sin contar con el punto de vista de todos los actores que forman parte de la cadena logística. Esto quedó constatado el jueves 22 de febrero durante la jornada sobre el *Desarrollo de los Corredores ferroportuarios con Madrid, hub logístico central ibérica*, que organizó El Canal y el Colegio Oficial de Ingenieros Industriales de Madrid (COIIM).

Precisamente en Madrid, se debatió el desafío que encuentra el ferrocarril en España y la relevancia que juega en el esquema intermodal.

Y es que el ferrocarril cada vez cobra un papel más relevante en el ámbito del transporte. En un escenario en el que la movilidad está sometida a escrutinio para supervisar que se ajusta a las ambiciones climáticas, los diferentes modos de transporte optan por cooperar, ya que cada uno de ellos es esencial en el campo que le corresponde.

La carretera, el avión, el marítimo y el ferroviario reivindican sus ventajas competitivas, dejan atrás las diferencias y viran hacia la colaboración con el objetivo de avanzar hacia la descarbonización.

Es lo que se constató en la jornada de El Canal, con un especial enfoque en el transporte ferroviario de mercancías, cuyo despliegue en España aún dista mucho del que hay en Europa. La cuota ferroviaria, de hecho, rondó el 4% y el 6% en el territorio español en la última década, un porcentaje muy por debajo de la media europea, que gira en torno al 17%, según los datos de la consultora Ineco encargados por el Ministerio de Transportes.

## El problema español con el ferrocarril

Así pues, en una primera mesa redonda, donde se trataron *Las plataformas logísticas e intermodales del centro peninsular*, se discutió sobre el papel que juega la zona centro de la Península en el desarrollo de la conectividad ferroviaria.

Este primer espacio lo moderó Gabino Diego, CEO del Foro de Logística, y contó con la participación de Ramón Vázquez, presidente de la Asociación de Centros de Transporte y Logística (ACTE); Enric Ticó, presidente de la Federación Española de Transitarios (FETEIA-OLTRA); Antonio Pérez, presidente de la Unión de Operadores de Transporte Comodal (UOTC), y Nuria Lacaci, secretaria general de la Asociación de Cargadores de España (ACE).



Participantes de la primera mesa: Gabino Diego, CEO del Foro de Logística; Ramón Vázquez, presidente de la Asociación de Centros de Transporte y Logística (ACTE); Antonio Pérez, presidente de la Unión de Operadores de Transporte Comodal (UOTC); Enric Ticó, presidente de la Federación Española de Transitarios (FETEIA-OLTRA); y Nuria Lacaci, secretaria general de la Asociación de Cargadores de España (ACE).

Intervino en primer lugar Ramón Vázquez, quien apuntó a que hace falta “más capacidad y costes más bajos” para un modo “que no entiende de delimitaciones geográficas”.

Así, pues, incidió en que no se puede hablar de “Madrid” sino de “Zona Centro”, que abarca más allá de la ciudad y la comunidad autónoma. “Hay que superar las visiones localistas; en la zona centro hay multitud de terminales, lo que impide la concentración de cargas... la ventaja del ferrocarril es que se trata de un medio masivo, y esto es incompatible con la dispersión”, subrayó, y señaló el “valor económico de las mercancías” como el indicador más preciso para hacernos una idea de la cuota ferroviaria: “No llegamos ni al 3% en España”, indicó.



Con una primera idea de Vázquez que sopesó la creación de dos grandes hubs ferroviarios, uno en Madrid y otro en Catalunya, Antonio Pérez defendió la idea de la “comodalidad como presión de colaboración entre modos”, aprovechando que “la promoción del entorno logístico es muy dinámica en España”.

No obstante, avisó de que aún “tenemos una cuota modal pobre, y al paso que vamos no la vamos a incrementar, sino que la vamos a mantener o a disminuir”. De esta forma, apuntó a la necesidad de tener “trenes más grandes”, a pesar de que reconoció el problema de los costes. Asimismo, coincidió con Vázquez en la idea de “concentrar” y tener una o dos terminales que sean “tractoras” para generar “economías de escala”.



Le siguió en tercera instancia Enric Ticó, que insistió en que el ferrocarril en España “parte de bajo cero, pero se pueden hacer cosas”. En esta línea, subrayó que lo más importante es que “las empresas necesitan certeza” a la hora de subirse al ferrocarril, en referencia a los tiempos de tránsito, “y soporte institucional para apostar por la intermodalidad”.

Así, propuso la creación de un “Comité Nacional para la Facilitación del Comercio, un punto de encuentro entre la Administración y el sector que tenga una visión global”. “La radialidad ha hecho mucho daño porque hay tráficos que no necesariamente deben pasar por Madrid; el Corredor Mediterráneo es un cambio de tendencia necesario”, advirtió Ticó.



Y para concluir esta primera mesa redonda, Nuria Lacaci vislumbró esperanza: “No soy pesimista, estamos en un punto de inflexión que debemos aprovechar; en el caso de las autopistas ferroviarias, es la primera vez que se está desplegando una red muy lógica donde hay carga, interés y operadores que quieren apostar”. Lacaci apuntó a que los cargadores demandan “fiabilidad” en los tiempos de entrega de la mercancía, algo “vital” y un punto a mejorar en el modo ferroviario. “España puede convertirse en el hub logístico del Sur de Europa, tenemos el conocimiento en logística y somos muy buenos, lo podemos conseguir”, confió.



## Los puertos, aliados indispensables

Para la segunda mesa redonda, sobre *Los puertos y los Corredores ferroviarios de mercancías*, los representantes portuarios se sumergieron en las ventajas competitivas que ofrecen sus instalaciones para jugar en el tablero de la conectividad ferroviaria en España.

Bajo la moderación de Víctor Esteban, secretario general de la Alianza Europea de Corredores Ferroviarios de Mercancías, intervinieron Mar Chao, presidenta del puerto de Valencia; Juan José Aguilar, jefe de Operaciones e Intermodalidad del puerto de Algeciras; Jordi Torrent, jefe de Estrategia del puerto de Barcelona; Andima Ormaetxe, director de Operaciones, Comercial y Logística del puerto de Bilbao; Jaime Beltrán, jefe del área de Desarrollo de Negocio y Comercial del puerto de Huelva, y Joan Borrás, jefe de Planificación Portuaria del puerto de Tarragona.



*Participantes de la segunda mesa: Víctor Esteban, secretario general de la Alianza Europea de Corredores Ferroviarios de Mercancías; Andima Ormaetxe, director de Operaciones, Comercial y Logística del puerto de Bilbao; Mar Chao, presidenta del puerto de Valencia; Joan Borrás, jefe de Planificación Portuaria del puerto de Tarragona; Jordi Torrent, jefe de Estrategia del puerto de Barcelona; Jaime Beltrán, jefe del área de Desarrollo de Negocio y Comercial del puerto de Huelva, y Juan José Aguilar, jefe de Operaciones e Intermodalidad del puerto de Algeciras*

Comenzó la intervención Andima Ormaetxe, quien desde su experiencia en el puerto de Bilbao trasladó un “mensaje de optimismo, porque el tren puede ayudar para las distancias medias y largas; hay un conocimiento y los operadores y clientes se suben al tren”, apuntó.

Ormaetxe abundó en la colaboración entre modos: “El camión es un complemento y un aliado lógico para distancias menores; de la misma forma, no podemos entender que ninguna de las terminales portuarias esté desconectada del ferrocarril, pero para ello debemos conectarnos con el resto de Europa”, insistió. Sobre el cambio de paradigma para descarbonizar la industria, subrayó que “estamos trabajando duro para que sea un factor de sostenibilidad”.



La presidenta del puerto de Valencia, Mar Chao, reiteró lo que enunció Ormaetxe: “Los puertos somos facilitadores y estamos al servicio del cliente; somos una máquina tractora para hacer grandes inversiones, y el ferrocarril no se puede entender sin el modo marítimo ni la carretera”.

Compartió la visión optimista, porque “nos encontramos en el buen camino”, e incidió en los polos estratégicos de Valencia en su apuesta por la combinación de transportes. “Estamos invirtiendo entorno a 240 millones de euros gracias al Fondo de Accesibilidad, lo que demuestra que, si las administraciones nos ponemos manos a la obra, es posible hacerlo”, comentó.



Joan Borrás, como representante del puerto de Tarragona, introdujo que “la historia de los puertos es una historia de éxito” en el campo de las inversiones, porque los recintos “han dejado de ser una mancha y participan en cualquier sistema que permita comunicarnos y que nuestra mercancía llegue a donde tenga que llegar”.

Por el contrario, apuntó a que “el gran fracaso que ha habido en los últimos años en los proyectos e inversiones ha sido su despersonalización; ahora quedan diluidos en muchas personas, y reclamo el derecho a equivocarnos”. No obstante, destacó la apuesta de su recinto en el ámbito ferropuerto, como es el caso de la construcción de la Terminal Guadalajara-Marchamalo, la modernización de La Boella y otros proyectos estratégicos.



Joan Borrás, jefe de Planificación Portuaria del puerto de Tarragona

“El gran fracaso que ha habido en los últimos años en los proyectos e inversiones ha sido su despersonalización; ahora quedan diluidos en muchas personas, y reclamo el derecho a equivocarnos”

Y es que el despliegue del ferrocarril está muy relacionado con las ambiciones climáticas, como hemos mencionado anteriormente. En el caso del puerto de Barcelona, Jordi Torrent ilustra el Emission Trading System como un “ejemplo” de la colaboración entre puertos europeos, que se han puesto de acuerdo para alzar la voz sobre las implicaciones que podría tener la extensión de la normativa en los tráficos de escala. “Lo estamos afrontando de la única forma que se puede afrontar, que es a través de la descarbonización, la electrificación y las combinaciones alternativas, para que el ETS no se convierta en una desventaja competitiva”, recordó.

También, situó el tren como un transporte “ágil, eficiente y competitivo”, y para el que el recinto barcelonés ha apostado a través de sus terminales, las líneas directas con Francia o la reciente creación de la empresa Train Port Barcelona junto a Adif.



Jordi Torrent, jefe de Comercio del puerto de Barcelona

“El ETS lo estamos afrontando de la única forma que se puede afrontar, que es a través de la descarbonización, la electrificación y las combinaciones alternativas, para no se convierta en una desventaja competitiva”

En esta línea, desde el puerto de Huelva, Jaime Beltrán situó el ferrocarril como una “forma de generar gravedad logística hacia el puerto, ampliar nuestro hinterland y conectarnos con los clientes”. Aseguró que “todos los puertos tenemos vocación ferroviaria, y nos apoyaremos para seguir creciendo”.

Con la ventaja de contar con doble conectividad con Madrid y ser el enlace del Corredor con las Canarias, el de Huelva se ha nutrido de las “mejores prácticas” de los “mejores sitios” en cuanto a tráfico de mercancía general, “con una terminal ferroviaria totalmente integrada con los tráficos” y tres trenes directos a Madrid –y un cuarto en fase de consolidación–, tres trenes con Sevilla y dos con Burgos. “Tenemos demanda, aunque nuestro cuello de botella es no tener apartadero en la línea que nos conecta con el Corredor Atlántico, aunque esperemos que se ponga en marcha pronto”, constató.



Por último, Juan José Aguilar, desde el puerto de Algeciras, se mostró también “optimista” con las actuaciones que se están desarrollando en el ámbito ferroviario español, y especialmente tras el anuncio del ministro de Transportes, Óscar Puentes, del despliegue económico para el recinto andaluz. “Va a evolucionar mucho, pero vamos a tener un par de años con cortes en el tráfico ferroviario por todas las actuaciones que están planificadas”, siguió. Y sobre el ETS, advirtió de nuevo de los riesgos de fuga de carbono que supondría en puertos como Tanger-Med.

Aunque son “competidores en tráfico de contenedores, nuestro plan de inversiones tiene una partida de más de 90 millones de euros para mejorar la capacidad, también del modo ferroviario, porque los cargadores nos piden el tren para poder montar sus mercancías, lo exigen”, concluyó.



AÉREO

## ATEIA-OLTRA Valencia desarrolla un curso de mercancías peligrosas en carga aérea



El curso se desarrolla en la sede de la asociación de transitarios.

La asociación de transitarios ATEIA-OLTRA Valencia desarrolla este mes de febrero un curso de renovación para el transporte aéreo de mercancías peligrosas.

**VALENCIA.** Los objetivos de la acción de formación son los siguientes: cumplir con los requisitos legales de formación y capacitación exigidas por las reglamentaciones de transporte de mercancías peligrosas; renovar los certificados de formación de las personas que cuentan con el certificado en vigor.

ATEIA-OLTRA señaló que otros objetivos son: comprender los conceptos técnicos aplicables de las reglamentaciones OACI-TI e IATA-DGR y utilizar y manejar las reglamentaciones para la resolución de casos prácticos adaptados a la realidad operativa y empresarial de los agentes de carga.

## **ATEIA Valencia organiza un curso de transporte aéreo de mercancías peligrosas**



El curso se desarrolla en la sede de la asociación de transitarios.

Desde el 26 de febrero y hasta el 1 de marzo ATEIA-OLTRA Valencia acoge un curso de transporte aéreo de mercancías peligrosas, dirigido a cumplir con los requisitos legales de formación y capacitación exigidas por las reglamentaciones de transporte de mercancías peligrosas y renovar los certificados de formación de las personas que cuentan con el certificado en vigor.

LOGÍSTICA

## Fallece Antonio López Matrán, expresidente de ATEIA Madrid



Antonio López Matrán

En el día de ayer falleció Antonio López Matrán, quien fuera presidente de ATEIA Madrid y máximo responsable de la transitaria Ibercóndor.

MADRID. ATEIA-OLTRA Madrid ha informado esta mañana en un comunicado del fallecimiento de Antonio López Matrán que pese a su delicado estado de salud se mantuvo siempre como uno de los referentes del asociacionismo logístico en la capital.

López Matrán fue presidente de la Asociación de Transitarios de Madrid durante 16 años, una época de fortísimo desarrollo logístico en la capital y en España donde ATEIA lideró las reivindicaciones y el impulso del sector logístico. En 2015 cedió el testigo a Carlos Aráuz.

Desde ATEIA-OLTRA Madrid se ha destacado “su sincero agradecimiento por su buen carácter, hacer e inestimable dedicación para lograr el actual reconocimiento oficial de nuestra actividad como transitarios-representantes aduaneros”.

El entierro será hoy en el cementerio de la Almudena, a las 11:45 horas.

LA ENTREVISTA | 01/03/2024

## Enric Ticó

Presidente de Feteia-Oltra

**“La Aduana es un negocio para el país si hace bien el trabajo”**

Feteia y, por ende, Clecat “no defendemos posiciones egoístas”, señala el presidente de la patronal transitaria. “Defendemos una visión general, no de un modo sobre otro, no de un territorio por encima de otro”.



**>¿Qué prioridades tiene al frente de un nuevo mandato en Feteia-Oltra?**

Seguiremos siendo el lobby de los transitarios y de los representantes aduaneros españoles, ligado al lobby europeo Clecat. Vamos a seguir trabajando con las empresas para que sean lo más competitivas posible. Y seguiremos siendo un lobby para intentar resolver cuestiones que afectan a todo el sector logístico. Por ejemplo, hay que modificar la Ley de Puertos. Ya no tiene sentido que algunos consejos de administración estén solo formados por funcionarios y representantes de la Administración.

**> El 25 de abril expira el reglamento que exige a los consorcios navieros de cumplir las normas europeas de la competencia, ¿aumentará la competencia en este sector? Sería, sin duda, lo deseable para todos, desde los que organizamos la cadena logística hasta el cliente final. No debemos entrar en políticas de colaboración entre empresas, en este caso navieras, que permitan dar un mejor servicio. Eso sí, siempre que esta colaboración vaya ligada a un mejor servicio y a unos precios competitivos. Lo que nos preocupaba es que los acuerdos acabaran reduciendo el mercado hasta llegar a proveedores únicos. Esto se resuelve con la desaparición del Consortia Block Exemption Regulation.**

**> Maersk y Hapag-Lloyd han anunciado una alianza para 2025.**

Nos preocupa. Esperamos poder leer el documento del acuerdo. Y cuando lo podamos leer, lo haremos desde un punto de vista jurídico: si aporta soluciones o sigue en la línea de lo que nos preocupaba, y mucho, que es el proveedor único. Lo que sería nefasto para la logística mundial. Si se pusiera en peligro la competencia, actuaríamos.

**> ¿Cómo están notando los transitarios el conflicto en el mar Rojo?**

Por el momento, relativamente. Estamos instalados desde hace tiempo en la senda de la inestabilidad, de riesgos que ponen en peligro las cadenas logísticas mundiales. Ello ha provocado que las transitarias trabajen ya con tiempo para buscar alternativas cuando se producen estrangulamientos de determinadas cadenas logísticas. Situaciones como estas refuerzan la necesidad del transitario.

**> ¿Por qué?**

Porque es un operador neutral, que no se casa con ninguna naviera, aerolínea o aduana. Al contrario, busca los mejores operadores y medios para el transporte de mercancías. Por otra parte, es muy importante que las compañías importadoras y exportadoras o que los fabricantes tengan en cuenta que estas situaciones se producen y se seguirán produciendo en el futuro. Por lo tanto, el 'almacén cero' hay que revisarlo para evitar costes extras.

**> ¿Las navieras están subiendo los precios más de lo debido por el conflicto en el mar Rojo?**

Pongo en duda que esté justificado el aumento de los precios por el incremento de costes que argumentan las navieras. Pasar por el canal de Suez no es gratis, sí lo es por el cabo de Buena Esperanza. La velocidad comercial de un portacontenedores en el canal de Suez es muy lenta comparada con la ruta hacia el sur para bordear el cabo de Buena Esperanza, eso sí, es más larga. El transporte marítimo seguirá siendo el líder de las grandes cargas mundiales. Pero, situaciones como la actual ponen de manifiesto que el transporte marítimo es muy sensible y habría que poner el foco en la multimodalidad.

**|** Hay demasiado desequilibrio entre la realidad y quienes la regulan sin conocerla

**> ¿Cómo se está haciendo por la sequía en el canal de Panamá?**

Sí. La sequía ya está provocando que las compañías hagan operaciones sin cruzarlo, transbordando la carga marítima al ferrocarril para cruzar del Atlántico al Pacífico. No es una mala alternativa. Y, por lo tanto, es un momento oportuno para dejar de teorizar sobre la multimodalidad y hacerla viable.

**> ¿Hay relocalización de alguna producción?**

Sí, es perceptible ligeramente, aunque la producción en Extremo Oriente sigue siendo imbatible.

**> ¿Han notando la entrada en vigor de la directiva medioambiental del ETS?**

Todavía es pronto. Pero, sin duda, es una burocracia y un gasto más. Las cosas hay que hablarlas con los que entienden de ello. Esta normativa se ha puesto en marcha teniendo en cuenta exclusivamente la política ambientalista. No se puede hacer de Europa un refugio que funcione diferente a lo que funciona 15 millas al sur. Depende de lo que se haga, puede pasar que se potencien puertos más baratos y competitivos en el norte y en el oeste de África. Hay que hacer las cosas calculando también los costes.

**> ¿Y no se hizo?**

No. Se impuso a las bravas. Ahora, la CE hará un observatorio de lo que está pasando. No funciona así esta actividad. El diagnóstico se debería haber hecho antes. Se hace pagar a las navieras una especie de peaje porque no tienen una tecnología que todavía no existe y que todos deseamos para que el impacto ambiental sea cero. Es un coste más como el impuesto especial sobre envases de plástico, etcétera, etcétera. La pregunta es si el sistema logístico aguanta tantos costes. La respuesta es no. Y si los aguanta, está claro que lo vamos a perder en calidad.

**|** Es hora de no teorizar sobre la multimodalidad y hacerla viable

**> ¿La reforma del Código Aduanero de la Unión puede acabar con la diferente interpretación de la legislación aduanera entre países y entre aduanas de un mismo Estado miembro?**

Tal y como está formulado actualmente el proyecto, no. Establece un catálogo muy claro de sanciones aduaneras en Europa. Lo aplaudimos. Ahora bien, abre la puerta a que cada Aduana nacional pueda ampliar el catálogo de sanciones e infracciones. Si estamos haciendo un sistema de sanciones único, debe ser único. Y también la interpretación de la norma.

**> ¿Algún otro 'pero' al proyecto?**

Puede incrementarse la dificultad de entrar en contacto directo con las aduanas. Aplaudimos que se establezcan sistemas muy automatizados. Ahora bien, ello no debería provocar la reducción del trato directo porque las realidades son múltiples y complicadas. Otro punto en

desacuerdo es la representación indirecta. El transitario tiene una responsabilidad ante el cliente, pero no es lógico que asuma responsabilidades como el cliente. Nos preguntamos por qué somos distintos a los abogados, gestores u otras profesiones que son facilitadoras.

#### **> ¿Qué pide Feteia a UE a la hora de legislar?**

Sentido común y trabajo en equipo. En equipo interno, me refiero a la Comisión, que no pase como los ETS, que se imponga un lobby sin conocer la problemática real. Y trabajo en equipo externo, es decir, que nos escuchen un poco más a las organizaciones. Y no solo que nos escuchen. Clecat y Feteia no estamos defendiendo posiciones egoístas. Todo lo que proponemos tiene un objetivo, preocuparnos por la cadena logística general. Defendemos una visión general de la cadena logística, no parcial, no de un modo por encima de otro, no de un territorio por encima de otro.

#### **> ¿Por qué la Aduana es la principal preocupación del transitario español, según sus propias palabras?**

Por la falta de coordinación de los diferentes servicios aduaneros en España. Y ello se manifiesta en que no hay un responsable de los Puestos de Control Fronterizo, teniendo en cuenta que un mismo puesto puede concentrar competencias de seis ministerios distintos. Y eso provoca un caos que no pasa en los puertos del norte de Europa.

### **| Se revierte la integración vertical**

#### **> Otra queja endémica es la falta de personal**

Sí. La Administración contempla de forma errónea este tema. Además de hacer su trabajo de control, la Aduana es un negocio para el país si hace bien el trabajo. En cambio, es un lucro cesante cuando se desvían tráfico fuera de la península ibérica porque el sistema no es ágil por falta de funcionarios. No nos estamos quejando de la profesionalidad de los funcionarios, necesitamos más. No puede ser que el servicio sea tampoco coherente con las necesidades reales. Falta una visión de comercio en España.

#### **> ¿Qué pide Feteia al nuevo Gobierno español?**

Escuchar más al sector y profundizar en una visión transversal y multimodal. No sirve de nada arreglar temas de carreteras, de aduanas o ferroviarios de no existir una visión global para saber realmente dónde está el nudo en cada movimiento logístico que hay que desatar. Nos hemos encontrado con departamentos de Ministerios que no sabían ni que tenían las competencias de las mejoras que estábamos pidiendo. Como sector, debemos reclamar a los Gobiernos que den más estabilidad a los cargos públicos y que en la elección de estos cargos prioricen a profesionales que conozcan el comercio internacional.

**> ¿Prima el criterio político?**

Sí. Aquí es el criterio político. Hay un desequilibrio demasiado grande entre el funcionamiento empresarial, en este caso la logística, es decir, la realidad, y quienes regulan esta actividad sin conocerla. Y si no saben, no se atreven a tomar decisiones y no saben explicárselo y defender al sector ante sus jefes, que también desconocen esa realidad.

**> ¿El transitario español ya piensa en modo intermodal al organizar el transporte?**

Si lo comparamos con hace diez años, rotundamente sí. Y es así porque ahora hay servicios ferroviarios. El transitario es práctico y no iba a poner en su propuesta logística algo que existía muy poco, además en manos exclusivas de Renfe.

**> ¿La pequeña transitaria familiar seguirá existiendo dentro de 20 años?**

Rotundamente sí. En este mundo tan revuelto, estas compañías tienen muchas posibilidades de trabajar en cosas que las grandes corporaciones olvidan, que es la proximidad, el conocimiento del cliente o la especialización. Y se está viendo. De hecho, van apareciendo nuevas transitarias, pequeñas transitarias que están ocupando un espacio que existe.

**> ¿Las navieras siguen comiendo el negocio a las transitarias?**

No. Hubo una clara tendencia a la integración vertical, pero se está revirtiendo. Se ha comprobado que no es verdad que funcione mejor la cadena logística porque esté todo en una sola mano.

**> ¿Cuáles son los principales retos de las empresas transitarias españolas?**

Falta en general poder económico para estar al día de todas las novedades que se producen, sobre todo tecnológicas. Hay que hacer un gran esfuerzo inversor para mantenerse al día en tecnología. Las pymes lo tienen más difícil. Y este es un nicho de servicio que las federaciones empresariales debemos ofrecer. La gran transitaria lo tiene resuelto a nivel de grupo.

**EL PERSONAJE**

**Enric Ticó** es licenciado en **Derecho** y diplomado por el Ministerio de Asuntos Exteriores en Comercio Internacional y Comunitario. Desde **2005**, es **presidente** de **Feteia**. Durante este periodo, la federación se ha establecido en 20 localidades o comunidades, es la segunda organización a escala estatal y la primera en el ámbito de la logística, transitarios y representantes aduaneros. Cuenta con una amplia experiencia al frente de empresas públicas, **Cimalsa** (2018-2022) y **FGC** (2011-2018), y en otros cargos en la Generalitat catalana, además de trabajar como **consultor en logística y transporte**.



Ismael de Marcos, presidente de ATEIA Aragón

## **ATEIA Aragón encara el 2024 ensalzando el tejido logístico de su territorio**

Los transitarios aragoneses preparan un año lleno de oportunidades para el sector, empezando por la importante agenda de actividades previstas

La Asociación de Transitarios de Aragón (ATEIA Aragón OLT) celebró la semana pasada su Asamblea General ordinaria. En ella, se trataron temas como su papel en la promoción, apoyo y acompañamiento a los proyectos logísticos del territorio para ofrecer ventajas competitivas a las empresas aragonesas y continuar mejorando el comercio exterior.

Durante este año, la asociación, presidida por [Ismael de Marcos](#), tiene previstas dos actividades clave. Por un lado, el Foro ATEIA Aragón, que se celebrará el 11 de abril como una jornada de trabajo sobre la potenciación de los servicios paradiplomáticos, se analizarán las conexiones internacionales de Aragón y se hablará del futuro de la logística en la comunidad autónoma.

Por otro lado, sin duda como acontecimiento principal, el [Congreso FETEIA tendrá lugar del 26 al 29 de septiembre](#) en Zaragoza, y las principales compañías transitarias tratarán la actualidad y el futuro del sector. Desde ATEIA Aragón posicionarán la ventaja logística de su zona de influencia.



Este pasado jueves, 29 de febrero tuvo lugar en Zaragoza la asamblea general ordinaria de la asociación de transitarios de Aragón (Ateia Aragón OLT). Del encuentro destacan “nuestra implicación en promocionar, apoyar y acompañar a toda aquella acción o proyecto logístico con la finalidad de ofrecer una posible ventaja competitiva a las empresas establecidas en Aragón y, con ello, continuar mejorando el comercio exterior”.

Así, dentro de las actividades de promoción logística este año han querido poner en valor el Foro Ateia Aragón OLT, que tendrá lugar el 11 de abril y que será una jornada de trabajo sobre la potenciación de los servicios paradiplomáticos, el análisis de las conexiones internacionales y el futuro de la logística en Aragón.

Además, también preparan el Congreso de la Federación Española de Transitarios (Feteia), que tendrá lugar en la capital aragonesa entre los días 26 y 29 de septiembre.

Respecto a este congreso, cabe recordar que, con carácter bianual, la federación reúne a las principales compañías transitarias para tratar la actualidad y el futuro del sector. Desde la asociación aragonesa “se ha conseguido visualizar la ventaja logística de Aragón, acogiendo como anfitrión de esta edición del congreso en Zaragoza, en contraste con la tendencia habitual que es la celebración en la capital o ciudades portuarias”.

## Curso de carga aérea de ATEIA Barcelona



Participantes en el curso de transporte aéreo, homologado por IATA.

El martes 5 de marzo, la Asociación de Transitarios de Barcelona (ATEIA-OLTRA) comenzó una nueva edición del curso de transporte aéreo de mercancías, homologado por IATA.

Este curso de 24 horas lectivas, cumple con los requisitos de capacitación de la OACI – IATA y capacita para tramitar o aceptar envíos de mercancías peligrosas en el transporte aéreo durante un período de 24 meses. Para mantener la vigencia de la capacitación en transporte aéreo de mercancías peligrosas IATA, es necesario realizar un curso de reciclaje cada 2 años.

El curso está dirigido por: Toni Villatoro, instructor oficialmente acreditado por la IATA para la formación en transporte aéreo de mercancías peligrosas basada en competencias; y Xavier Manzanero, instructor oficialmente acreditado por la IATA para la formación en transporte aéreo de mercancías peligrosas basada en competencias.

Próximas acciones formativas de ATEIA Barcelona:

**CURSO IATA DE CAPACITACIÓN PARA TRANSPORTE AÉREO DE MERCANCÍAS PELIGROSAS**

Del 8 de abril al 8 de mayo del 2024 – 40 horas de duración

**CURSO DE TRANSPORTE MARÍTIMO DE MERCANCÍAS PELIGROSAS**

Del 11 de abril al 13 de junio del 2024

## Naranjas de la China

Por ENRIC TICÓ

El sistema logístico se encuentra en un periodo de profunda transformación, pero seguiremos consumiendo naranjas de la China y usando tecnología coreana.

Los conflictos armados que sufre nuestra sociedad son la guinda envenenada del pastel de la logística, que pone en peligro el abastecimiento general de bienes y materias primas. Hasta bien entrado el siglo actual, cuando alguna persona iba al supermercado a comprar yogures o a la farmacia a buscar su medicación, podía pensar que todos estos bienes de consumo se recogían en los árboles del parque de su barrio y que no requerían un proceso complejo de transporte desde sus lugares de producción, lo que llamamos logística.

La pandemia situó a la logística en el centro de nuestras vidas: la mayor parte de la sociedad ha entendido que lo más parecido a la magia del Mago Pop es la cadena logística, que casi milagrosamente (pueden creerlo) se ocupa de abastecer a mercados, industrias, hospitales... Pero el actual sistema logístico se encuentra en un periodo de profunda transformación. De hecho, podemos afirmar que el actual sistema de cadenas de suministro es ya historia. *The end.*

Constatemos, sin embargo, que las necesidades de los ciudadanos y de las empresas de disponer siempre y en cualquier circunstancia de los bienes que desean no van a cambiar. Aunque seamos un país con una gran producción de *calçots* o microchips, seguiremos consumiendo naranjas de la China y utilizando tecnología coreana. Ya nada es permanente ni seguro y todo puede cambiar en minutos, y el cliente manda. Ante las disrupciones, ¿qué sucede con las mercancías que están en tránsito y más aún si son perecederas?

Por suerte el ser humano ha sabido dar un definitivo salto adelante en los aspectos tecnológicos, que garantizan que las cadenas de aprovisionamiento puedan mantenerse. Al final, al consumidor no le importa el viaje que ha hecho esa muñeca que regalará a su hijo el día de su cumpleaños, sino que lo quiere “ya”, al mejor precio posible y con la información suficiente para poder adquirir otra muñeca en caso de que su encargo no llegue a tiempo. Es gracias a la tecnología y a la inteligencia llamada artificial que los transitarios (agentes de carga) pueden estructurar un sistema que garantice la entrega del producto y tomar las decisiones clave en base a las



tendencias de consumo. Estos tienen una visión poliédrica de los distintos recursos materiales y de gestión que configuran cada una de las diversas cadenas logísticas mundiales. A través de corredores digitales la documentación física desaparece, evitando los errores humanos y la pérdida de tiempo y dinero. La IA es la clave que permite la toma de decisiones automatizada y proactiva, la predicción de las tendencias de consumo, la desintermediación, la seguridad documental, la información online al cliente (del mismo modo que se producirá una revolución en el campo de la justicia, en la primera línea de la atención sanitaria pública o en el desarrollo de nuevos medicamentos). En el caso de la logística, quien se quede al margen del sistema no podrá seguir compitiendo y en un país de pymes esto puede ser un drama, si es que no actuamos (aquí las organizaciones empresariales tenemos un papel fundamental).

En el caso de Catalunya, el Govern aprobó el día 8 de febrero del 2021 un ambicioso plan previamente consensuado con todo el sector logístico y de transporte, la “Estrategia Logística de Catalunya”, que propone 60 medidas a desarrollar en colaboración con el sector privado, un plan que ahora está en ejecución. La logística debe ser un punto estratégico de encuentro, no el caos que suponen la decena de planes logísticos y de transporte aprobados en España en los últimos 20 años, todos ellos con una visión de reforzar el centralismo de las infraestructuras, y sin ninguna visión económica ni social (véase el desarrollo desaforado y provinciano de la red de Alta Velocidad).

Mientras tanto, en Aragón disponemos ya de tres grandes terminales multimodales. El politiquero y la economía están reñidos, cosa que no ha sucedido ni en Catalunya ni en Aragón, por poner dos ejemplos de éxito compartido.

Por último, deberemos estar muy atentos a la actuación de los poderes públicos, que tienen poco poder real pero que acostumbran a poner palos en las ruedas (urbanísticos, ambientales o de interés localista) que bloquean el crecimiento con servicios aduaneros descoordinados, sin dotación presupuestaria y que siguen modelos más cercanos al del recaudador que al del empresario. ■

Enric Ticó, abogado especializado en logística y transporte, es presidente de FETEIA.

**MARÍTIMO**

MARÍTIMO · La XVI edición de la Calçotada del Club del Transitario Marítimo reunió a más de 200 profesionales

## La comunidad logística de Barcelona estrecha lazos en una Calçotada de récord

El popular evento de la Calçotada organizada por el Club del Transitario Marítimo reunió el pasado viernes a más de 200 invitados en la Masia Can Ametller.



Una amplia representación de la comunidad portuaria y logística de Barcelona se volvió a dar cita en la tradicional Calçotada organizada por el Club del Transitario Marítimo. Foto J. J. M.

**BARCELONA.** La XVI edición de la Calçotada del Club del Transitario Marítimo reunió de nuevo a una gran multitud de representantes del sector logístico. Esta edición ha batido el record de colaboradores y esponsors, a los que Jaume Atisent, presidente del Club del Transitario Marítimo ha dedicado un especial agradecimiento.

En un ambiente festivo y distendido, Altisent aprovechó la ocasión para agradecer la presencia a los asistentes del evento, así como al esfuerzo realizado por los organizadores y socios del club.

*El Club del Transitario Marítimo celebrará elecciones del 13 de junio para renovar su Junta Directiva*

Esta asociación, vinculada a empresas transitarias, está formada actualmente por 27 socios y tiene perspectiva de crecimiento. El presidente del club ya avanzó en la presentación del evento que la entidad celebrará elecciones el próximo 13 de junio para renovar la junta directiva ante el “deseo de rejuvenecimiento” del club, expresaba Altisent.

#### Cambios en el CTM

Durante su intervención, hizo un llamamiento a la paz mundial, en referencia a las guerras que se libran actualmente en Ucrania y en la Franja de Gaza. “Las guerras no sirven para nada, no aportan beneficio a nadie”, declaró Altisent.

Por otro lado, el presidente del Club del Transitario Marítimo dejó una propuesta en el aire: organizar una jornada dirigida a la ciudadanía para explicar y presentar los diferentes empleos del sector y así, además, atraer talento joven, “que está presente”, añadió.



Blanca Guitart, directora de FETEIA-OLTRA; Santiago García Milà, subdirector general de Innovación y Estrategia de Negocio de Port de Barcelona; Pere Navarro, delegado especial del Estado en el CZFB; Lluís Salvadó, presidente de Port de Barcelona; Jaume Altisent, presidente del Club del Transitario marítimo; José Alberto Carbonell, director general de Port de Barcelona, Enric Ticó, presidente de FETEIA-OLTRA; y Blanca Sorigué, directora general del CZFB. Foto: C. C.

Junto a Altisent se encontraba Lluís Salvadó, presidente del Port de Barcelona, quien aprovechó la ocasión para agradecer el trabajo diario que realiza la comunidad portuaria. En referencia al evento, Salvadó comentó que “encontrar espacios distendidos como la Calçotada permite resolver cuestiones que en otros entornos resultaría un poco más difícil”.

El presidente del Port hizo referencia a la celebración de la 37 America's Cup en Barcelona, afirmando que el evento deportivo "representa una oportunidad para la comunidad portuaria, utilizándola como una plataforma comercial para todas las empresas del sector". La edición de esta Copa América arrancará con las competiciones entre regatas el próximo 22 de agosto y se alargará hasta finales del mes de octubre.

*El CTM propone celebrar una jornada formativa para atraer nuevos talentos al sector*

El CTM renovará junta directiva, pero la lucha para consolidar buenas prácticas en el sector y las celebraciones que lo cohesionen no cesarán. Entre los asistentes más destacados al acto destacaron Pere Navarro, delegado especial del estado del CZFB, Blanca Sorigué, directora general del CZFB, Lluís Salvadó, presidente del Port de Barcelona, José Alberto Carbonell, director general de Port de Barcelona, y Emili Sanz, presidente de ATEIA-OLTRA Barcelona.

## La Calçotada del Club del Transitario Marítimo abraza la complicidad de la comunidad portuaria

Este año, el evento ha batido récord de participantes y de sponsors

POR ALEJANDRO FLORES GARCÍA - 15 marzo, 2024



El Club del Transitario Marítimo (CTM) ha celebrado este viernes uno de sus compromisos más esperados, como es la reconocida *Calçotada*, que ha celebrado su 16ª edición en el restaurante Masia Can Ametller de Sant Cugat del Vallès (Barcelona).

Un año más, el almuerzo ha reunido a la comunidad portuaria en una de sus ediciones más concurridas, batiendo récord de asistencia y con la complicidad de más de 200 profesionales del sector.

La *Calçotada* ha contado con la presencia del presidente del CTM, Jaume Altisent. Del mismo modo, los máximos representantes de la Autoridad Portuaria de Barcelona no se han perdido la cita, con la asistencia destacada del presidente del puerto de Barcelona, Lluís Salvadó, y el director general del recinto catalán, José Alberto Carbonell.

---

Asimismo, también han estado presentes, Pere Navarro y Blanca Sorigué, delegado especial del Estado y directora general del Consorci de la Zona Franca de Barcelona (CZFB), respectivamente, y los presidentes de las principales asociaciones profesionales.

En su presente edición, la *Calçotada* ha cumplido su objetivo de ser el pistoletazo de salida a toda una serie de acontecimientos relevantes para la agenda del sector. Un ambiente distendido que ha servido para cargar pilas y afrontar un 2024 lleno de oportunidades y [retos compartidos](#).

LOGÍSTICA

## El sector reclama una mayor inversión de infraestructuras en el transporte de mercancías



De izquierda a derecha, los ponentes de la mesa redonda de la FEAT: Joaquim Riudeubas, presidente de la Federació de l'Autotransport de Tarragona; Antoni Boix, presidente de la Comissió de Territori de l'AEQT; Enric Ticó, presidente de FETEIA; y Eugeni Sedano, presidente de la Plataforma Mercaderies per l'interior. Foto: C.C.

Esta mañana el Centre Tarraconense El Seminari ha acogido una mesa redonda organizada por la FEAT (Federació d'Autotransport de Tarragona), en la que se ha debatido el futuro del transporte en Tarragona y en su área metropolitana. Los retos de consolidar una movilidad sostenible y una mayor capacidad de infraestructuras han sido los pilares de debate.

TARRAGONA · La jornada de debate se ha dividido en dos bloques principales, por una parte, en transporte de personas, y por otra, el transporte de mercancías. En este último bloque, han intervenido Joaquim Riudeubas, presidente de la Federació de l'Autotransport de Tarragona, Enric Ticó, presidente de FETEIA, Eugeni Sedano, presidente de la Plataforma Mercaderies per l'interior y Antoni Boix, presidente de la Comissió de Territori de l'AEQT.

Riudeubas inició la mesa de debate poniendo en valor la función del transporte por carretera, “el único que ha dado servicio y una respuesta eficiente a los clientes en momentos difíciles como el de la pandemia”, ha señalado el presidente de la FEAT. Actualmente, el transporte de mercancías por carretera tiene una cuota de mercado del 90% en Catalunya, “por algo será”,

ha añadido Riudeubas. En relación a la problemática de falta de infraestructuras, Riudeubas ha señalado el ferrocarril como el transporte más afectado, afirmando que “hay una falta de eficiencia del ferrocarril en largas distancias y en los grandes convoyes”. Asimismo, “los operadores ferroviarios no encuentran espacio disponible para el correcto mantenimiento de los convoyes”, ha aseverado Riudeubas.

En relación a las infraestructuras, Enric Ticó, presidente de FETEIA, ha mencionado que hay un “colapso” en la capacidad actual de estas instalaciones en el transporte de mercancías. “El Estado tiene una visión radial de las infraestructuras que no favorece los intereses de Catalunya”, ha señalado Ticó, quien ha lamentado también la falta de toma de decisiones para el uso multimodal de las infraestructuras.

En referencia al transporte terrestre, clave de esta jornada, Ticó ha señalado que “el camión es y será siempre clave en el transporte terrestre, pero en el ámbito internacional más del 80% de tráfico de mercancías se realiza vía marítima”, ha recordado Ticó. “Hoy en día, los medios de transporte ya no compiten, se complementan a la perfección”, ha puntualizado el presidente de FETEIA.

#### El ferrocarril sigue siendo una asignatura pendiente

La finalización del Corredor Mediterráneo ha sido otro de los reclamos más destacados por parte de los ponentes de esta mesa redonda. “Es una infraestructura necesaria y urgente que hace años debería estar finalizada”, ha puntualizado Eugeni Sedano, presidente de la Plataforma Mercaderies per l’Interior. Esta plataforma defiende que el trazado definitivo del Corredor Mediterráneo discurra lejos de núcleos poblados ya que podría afectar al entorno y a la población cercana.

Sedano ha expuesto la saturación del tercer carril de esta gran infraestructura ferroviaria, que en el área de Tarragona se produce a la altura del término municipal de Vila-Seca, donde confluyen la vía de pasajeros y la de mercancías, generando el conocido fenómeno “cuello de botella”. Esto se debe a la “pobre inversión en infraestructuras”, ha lamentado Sedano.



Cesáreo Fernández, secretario general de ATEIA Madrid; María González Pérez, subdirectora general de Gestión Aduanera, y Carlos Arauz, presidente de ATEIA Madrid, durante la sesión informativa celebrada en Madrid

## **ATEIA Madrid presenta las principales novedades aduaneras**

Con motivo de la clausura del curso superior de Aduanas, organizado por ATEIA Madrid, y que dio comienzo el pasado mes de octubre del 2023, la Asociación de Transitarios de Madrid ha organizado una sesión informativa, impartida por María González, subdirectora general de Gestión Aduanera, sobre las importantes **“Novedades aduaneras”** que entrarán en vigor próximamente.

La sesión ha estado abierta a todas las empresas del colectivo para que sus empleados y directivos pudiesen conocer el alcance y las particularidades de las novedades, así como los proyectos del Departamento de Aduanas e II.EE de la AEAT.

### **Normativas a nivel nacional y de la Unión**

Entre los temas tratados se repasaron las principales normativas a nivel nacional y de la Unión, destacando la reforma del Código Aduanero de la Unión, y el release 3 de ICS2. También se abordaron los últimos cambios informáticos que entrarán en vigor entre este año y el siguiente, destacando los cambios respecto al AES (declaración de exportación a posteriori), NCTS P6 (datos de seguridad en la declaración de tránsito); POUS P2 (incorporación del manifiesto aduanero de mercancía), etc.

Tras la interesante ponencia de la González, se entregaron los diplomas a los alumnos de la undécima edición del Curso Superior de Aduanas que estarán exentos de realizar el examen teórico de las pruebas de capacitación de representante aduanero que organiza la AEAT, al estar el curso homologado por el Departamento de Aduanas e II EE.

## **ATEIA Madrid lanza un nuevo curso de responsable de seguridad aérea**



*El curso de Responsable de Seguridad Aérea es una de las formaciones exigidas por el Plan Nacional de Seguridad*

La Asociación de [Transitarios](#) de Madrid (ATEIA –OLTRA) lanza un nuevo curso de responsable de seguridad aérea. Esta formación se realizará en formato aula virtual del 6 al 13 de mayo del 2024, con una duración de 8 horas. Una formación impartida por Ángel Hernando, y que podrá ser bonificado y deducido de las cuotas de la Seguridad Social, con cargo a la Fundación Estatal para la Formación en el Empleo FUNDAE.

La formación está dirigida a todos los agentes implicados en el transporte aéreo y es válido para acreditar la exigencia correspondiente ante la Agencia Estatal de Seguridad Aérea [AESA](#), tanto para los que vayan a ser designados como [responsable de seguridad AVSEC-RA](#) por primera vez, como para aquellos que presenten la necesidad de renovar su certificado AVSEC-RA.

El contenido del programa formativo desarrollará los siguientes puntos: consejos generales de seguridad aérea; disposiciones legales y organización de la [seguridad aérea](#), incluidas las obligaciones y responsabilidades de las personas que efectúan controles de seguridad; requisitos de protección de la carga, además de los procedimientos de notificación y [actuación en caso de incidencias de seguridad](#).

LOGÍSTICA

LOGÍSTICA · Entrevista a Emili Sanz, presidente de ATEIA-OLTRA Barcelona

## “En la reforma del Código Aduanero hay muchos frentes abiertos, pero ninguno está cerrado”



Emili Sanz, presidente de ATEIA-OLTRA Barcelona. Foto M.V.

El presidente de ATEIA-OLTRA Barcelona, Emili Sanz, señala la relación con las navieras, la crisis del Mar Rojo y la Reforma del Código Aduanero (CAU) como los principales retos que afrontan los transitarios barceloneses.

BARCELONA. Emili Sanz estrenó su tercer mandato, y último, al frente de los transitarios barceloneses a finales del año pasado. El presidente de ATEIA-OLTRA Barcelona tiene previsto empezar a definir su relevo al frente de la asociación dentro de un par de años para dar paso a una nueva generación. “Es importante que el próximo presidente de ATEIA-OLTRA Barcelona sea una persona en contacto con la realidad del día a día del sector logístico del territorio”, comenta Sanz en esta entrevista a Diario del Puerto.

Mientras no se produce este relevo, el presidente de la asociación de transitarios barceloneses tiene diferentes retos que afrontar. Uno de ellos es la relación de los transitarios con las navieras. Entre los temas que le han preocupado los últimos años a Emili Sanz está la integración vertical, con las navieras apostando por el control de toda la cadena logística. El presidente de ATEIA-OLTRA Barcelona es muy claro en este sentido y asegura que “las navieras hacen muy bien su trabajo, pero ha quedado demostrado que no saben gestionar el negocio de las transitarías”. Ante esta incursión, Sanz añade que “nosotros poco podemos hacer, más allá de seguir trabajando igual de bien como lo estamos haciendo”.

Como presidente de la asociación de transitarios con más asociados de España, Emili Sanz quiere resaltar la importancia de los profesionales que forman parte de este sector: “Tenemos una capacidad de improvisación y de solucionar problemas muy alta”, comenta.

*Sanz: “Los transitarios tenemos una gran capacidad de improvisación y de solucionar problemas”*

## Crisis del Mar Rojo

Otro de los temas que están encima de la mesa del presidente de ATEIA-OLTRA Barcelona es la crisis del Mar Rojo. Sanz se muestra convencido de que el conflicto en el canal de Suez no se alargará mucho tiempo más, pero mientras esto no suceda, “tenemos que adaptarnos y hacer las reservas antes de lo que estábamos acostumbrados”, señala.

Más allá de la crisis del Mar Rojo, Sanz también apunta a una bajada de los tráficos con China: “Después de la pandemia nos dimos cuenta de que dependíamos demasiado de ellos y ahora los fabricantes buscan proveedores más cercanos”. Una excepción a esta bajada de tráficos entre Barcelona y China son los vehículos, que en el último año y medio han crecido de manera considerable, especialmente la importación de vehículos eléctricos.

## Reforma del Código Aduanero

El tercer reto que destaca el presidente de ATEIA-OLTRA Barcelona es la reforma del Código Aduanero de la Unión Europea. Emili Sanz se queja de que “hay demasiados frentes abiertos, pero ninguno está cerrado”. En este sentido, el pasado 6 de marzo se celebró una reunión de FETEIA en el Congreso de los Diputados y el presidente de los transitarios barceloneses subraya que uno de los puntos de mayor preocupación del conjunto de

### EL DATO

**115**

asociados. ATEIA-OLTRA Barcelona es la asociación territorial de transitarios más importante de España, con 115 empresas asociadas.

ATEIAs de España era la imposibilidad de divulgar el estado de la reforma del código aduanero por la falta de concreción de las instituciones europeas. “No está nada claro”, enfatiza Sans, que asegura que el proceso de reforma del código aduanero “va más lento de lo esperado”.

*En la última reunión de FETEIA se mostró la preocupación por no poder divulgar el estado de la reforma del CAU*

## Formación

La actividad formativa de ATEIA-OLTRA Barcelona es muy elevada. La asociación dispone de diferentes cursos para conseguir los certificados necesarios para trabajar en el sector.

En cuanto a la entrada de jóvenes en el sector logístico, Emili Sanz asegura que “es importante que estén preparados” y añade que “los profesionales del sector nos entregamos a la gente que entra para prepararla y capacitarla”.

### “Estamos preocupados con la capacidad de las empresas de handling de El Prat”

Más allá de los problemas a nivel global que afectan a los transitarios de toda España, el presidente de ATEIA-OLTRA Barcelona, Emili Sanz, pone el foco en otros problemas de ámbito local. El principal es “la incapacidad de la principal empresa de handling del Aeropuerto de El Prat para realizar determinadas inspecciones a las mercancías, provocado por la falta de un Punto de Control Fronterizo”. El presidente de los transitarios barceloneses confía en que este problema se solucione durante este año, pero mientras tanto, comenta “hay mercancía que debe llegar a Barcelona que se descarga en Madrid por culpa de esta situación”. En relación a la ampliación del aeropuerto barcelonés, Emili Sanz se muestra favorable a ello, pues “aumentaría la capacidad para el transporte aéreo de las empresas que trabajan en Catalunya”.

En cuanto al tráfico marítimo, el presidente de ATEIA-OLTRA Barcelona se muestra satisfecho con el funcionamiento del Puerto de Barcelona, pero sí que expresa su preocupación por el proyecto de ley del impuesto sobre la contaminación de los grandes buques que pretende el Parlament de Catalunya. La convocatoria de elecciones autonómicas el próximo 12 de mayo paraliza la tramitación de esta ley, si bien ATEIA ya presentó hace meses alegaciones al proyecto. Emili Sanz señala que el proyecto “supondría un perjuicio para nuestra comunidad portuaria”.



LOS DESAFÍOS DE LA FORMACIÓN EN CANAL

# La logística es una oportunidad para acceder al mundo laboral



Emili Sanz  
Presidente de la Asociación de Transitarios de Barcelona (ATEIA-OLTRA)

**Diría que no existe sector con mayor atractivo que este. Un sector que, además e atractivo, es esencial: la cadena logística.**

Y, en consecuencia, romper el muro que no permite atraer nuevos valores a las empresas del sector.

Quizás sea atrevido plantear que para atraer jóvenes talentos a nuestro sector deberíamos abandonar la idea de la supuesta invisibilidad y el recurrente desconocimiento del sector. Y me explico. ATEIA-OLTRA Barcelona es invitada y participa en las jornadas organizadas por los centros públicos y privados que imparten el Ciclo Superior de Transporte y Logística y el de Comercio Internacional; jornadas en las que, entre otros objetivos, se acerca la experiencia profesional y empresarial -es decir, la realidad- a quienes se están

El especial de formación que anualmente prepara y edita El Canal Logístico y Marítimo es un referente para el sector y, en esta ocasión, nos plantea cuestiones de plena actualidad que empresas, profesionales y organizaciones nos preguntamos constantemente

te como, por ejemplo, por qué no se consigue que el sector logístico sea atractivo para que los jóvenes lo elijan como opción para sus estudios. En ese caso, qué acciones tomar para acabar con la invisibilidad del sector ante los estudiantes y, por extensión, la ciudadanía.

formando específicamente para acceder a nuestro sector. Como presidente de la asociación, he participado en varias ocasiones en dichas jornadas en las que la atención, interés y curiosidad de los participantes se traduce en múltiples preguntas; también, por qué no decirlo, sus rostros muestran el conocimiento -quizás teórico, todavía- que tienen de un sector que ya les ha atrapado, gracias a sus docentes, a las visitas realizadas a empresas e infraestructuras, a las prácticas en las empresas, si es que ya las han realizado, etc.

Solemos escuchar que el sector logístico es una oportunidad para acceder al mundo laboral, aunque el mensaje no cala en las nuevas generaciones.

Aunque a algunos nos quede algo lejos, todos y cada uno de nosotros recordamos nuestros primeros pasos en el mundo laboral. Preguntémosnos si, por aquel entonces, alguien nos hubiera persuadido de que este sector se "mueve en el mundo" porque debemos negociar y trabajar diariamente con colegas de otros puntos del mundo; de que nos permite entablar relaciones profesionales en varios idiomas y conocer otras culturas; de que se trata de un sector que requiere de profesionales con conocimientos técnicos y especializados; un sector con demanda constante y sostenida de dichos profesionales, con un elevado porcentaje de inserción laboral.

Diría que no existe sector con mayor atractivo que este. Un sector que, además de atrac-

tivo, es esencial: la cadena logística, de la que el transitario es eslabón principal, hace posible que los bienes que necesitamos estén a disposición de los consumidores en cualquier lugar del mundo.

Si bien es cierto y es de todos conocido que existe déficit de profesionales, es decir, que las empresas tienen dificultades en incorporar profesionales cualificados, convendremos que esta circunstancia no afecta solo al sector del transporte y la logística. La dificultad de garantizar el relevo generacional afecta a otros muchos ámbitos de la sociedad y el entorno logístico y del transporte internacional no es una excepción.



ATEIA-OLTRA Barcelona está acreditada como Centro Proveedor ante IATA (Competency Training & Assessment Centre Provider)

### **PROGRAMA DE FORMACIÓN ESPECIALIZADA**

A continuación, me refiero al programa de formación especializada de ATEIA-OLTRA Barcelona que es referente para empresas y profesionales transitarios, operadores logísticos y representantes aduaneros.

En un entorno dinámico, en continua evolución y en el que los factores de alcance internacional son inherentes a la propia actividad empresarial (disrupciones de la cadena logística por causas diversas, conflictos, etc.), los transitarios y operadores logísticos requieren de profesionales cualificados, técnicos, polivalentes

**El programa de formación especializada de ATEIA-OLTRA Barcelona es referente para transitarios y operadores logísticos.**

y con una elevada capacidad de adaptación y aprendizaje continuo.

La automatización de procesos, la irrupción de la tecnología y la digitalización requieren de habilidades y competencias diferentes a las que se requerían en el pasado. Actualmente las empresas valoran tanto las competencias técnicas (hardskills) como las competencias transversales o personales (softskills). Sin olvidar que el dominio de idiomas es una necesidad evidente en un entorno internacional por excelencia, siendo el inglés requisito imprescindible.

El programa de cursos y seminarios abarca todas las materias relacionadas con la actividad empresarial: aduana, aéreo, marítimo-multimodal, terrestre, fiscalidad; incluyendo áreas transversales, como la comercial y jurídica, incidiendo ésta última muy especialmente en la responsabilidad de los operadores en los distintos modos de transporte, los seguros de mercancías, responsabilidad civil, etc.

Desde el 2017, el plan de formación es presencial, online/

aula virtual o mixto, dando respuesta a los nuevos entornos pedagógicos y profesionales que facilitan compaginar la actividad laboral con las inquietudes formativas de los profesionales.

Desde el 1 de enero del 2023, la formación en transporte aéreo de mercancías peligrosas está obligatoriamente ba-

sada en competencias; para ello, ATEIA-OLTRA Barcelona, en su afán de servicio a las empresas asociadas, realizó el proceso para Acreditarse como Centro Proveedor ante IATA (Competency Training & Assessment Centre Provider) y así poder seguir ofreciendo, como hasta ahora, la formación en el transporte aéreo de mercancías peligrosas IATA.

**ACCIONES FORMATIVAS ATEIA-OLTRA BARCELONA**

**AÉREO**

CURSO DE INTRODUCCIÓN EN CARGA AÉREA INTERNACIONAL IATA

CURSO DE CAPACITACIÓN PARA TRANSPORTE AÉREO DE MERCANCÍAS PELIGROSAS IATA

CURSILLOS DE RECICLAJE PARA TRANSPORTE AÉREO DE MERCANCÍAS PELIGROSAS IATA

**ADUANA**

SEMINARIO EL IVA EN EL COMERCIO EXTERIOR

**ECÓNOMICO**

SEMINARIO CRÉDITO DOCUMENTARIO. TRAMITACIÓN Y RIESGOS

**JURÍDICO**

SEMINARIO SOBRE INCIDENCIAS, RECLAMACIONES EN EL TRANSPORTE Y LA LOGÍSTICA

SEGUROS PARA TRANSITARIOS

LA RESPONSABILIDAD DE LOS TRANSITARIOS Y DE LOS DISTINTOS OPERADORES LOGÍSTICOS

INCOTERMS

**MARÍTIMO MULTIMODAL**

CURSO DE ESPECIALIZACIÓN EN TRANSPORTE MARÍTIMO Y MULTIMODAL

CURSO PARA TRANSPORTE MARÍTIMO DE MERCANCÍAS PELIGROSAS

**TERRESTRE**

LAS CARTAS DE PORTE EN EL TRANSPORTE POR CARRETERA

TRANSPORTE POR FERROCARRIL DE MERCANCÍAS

**GENERAL**

CURSO DE PREPARACIÓN PARA LA OBTENCIÓN DEL CERTIFICADO DE COMPETENCIA PROFESIONAL DEL TRANSPORTE DE MERCANCÍAS – OT-

CURSO GESTIÓN DE CALIDAD Y ATENCIÓN AL CLIENTE



## **ATEIA Aragón abordará en una jornada la situación logística de la región**

Los transitarios aragoneses se reunirán el próximo 11 de abril para analizar la conectividad logística de Aragón y explorar su potenciación

La Asociación de Transitarios, Expedidores Internacionales y Asimilados de Aragón (ATEIA Aragón OLT) y la Federación de Empresas de Transporte de Mercancías de Zaragoza (FETRAZ) celebrarán el próximo 11 de abril en el Monasterio de Cogullada (Zaragoza) un foro bajo el nombre Presente y futuro de la industria logística en Aragón.

El encuentro, que contará con la colaboración de Aragón Plataforma Logística, el puerto de Barcelona y el puerto de Valencia, tendrá lugar de 9:30h a 13:45h, con posibilidad de quedarse al almuerzo de clausura hasta las 14:45h. Se trata de una jornada de trabajo en la que se abordará la potenciación de los servicios paraduaneiros, y se analizarán las conexiones internacionales y el futuro de la logística en Aragón.

En este sentido, estará dividida en tres mesas redondas: Corredores y conexiones ferroviarias; Alternativa a la zona franca en Aragón, y Futuro logístico internacional y cómo afectará a la región de Aragón. Del mismo modo, se presentará el informe de ATEIA Aragón sobre la situación regional de la aduana y de los servicios paraduaneiros.

### **Congreso FETEIA**

Recordar que, cada 2 años, la Federación Española de Transitarios (FETEIA) reúne a las principales compañías transitarias para tratar la actualidad y el futuro del sector. Este año, el Congreso FETEIA se celebrará del 26 al 29 de septiembre en Zaragoza, “para visualizar la ventaja logística de Aragón”, como subraya ATEIA Aragón.

LOGÍSTICA

## Darío Hernández, reelegido presidente de ATEIA-OLTRA Tenerife



La reelección se produjo por unanimidad.

La Asociación de Transitarios de Tenerife (ATEIA-OLTRA Tenerife) celebró su asamblea electoral el pasado 19 de marzo en la que se reeligió a Darío Hernández como presidente.

TENERIFE. La decisión se tomó de manera unánime, por lo que Hernández continuará al frente de la asociación por un periodo de otros cuatro años.

Bajo el liderazgo de Darío Hernández, la asociación ha mantenido una trayectoria ascendente, consolidándose como una entidad referente en el sector transitario de Tenerife. Su compromiso con el crecimiento y la mejora continua se refleja en la expansión de servicios ofrecidos, beneficiando tanto a las empresas transitarias como a los representantes aduaneros tinerfeños.

La reelección de Darío Hernández es un claro reconocimiento a su dedicación, profesionalismo y capacidad de liderazgo. Su visión estratégica y su enfoque en fortalecer la cooperación entre los miembros de la asociación han sido fundamentales para el éxito y el progreso de la misma, señaló FETEIA.



*La nueva página web presenta un diseño renovado y reúne toda la información de ATEIA-OLTRA Barcelona*

## **ATEIA Barcelona presenta una nueva web renovada y más accesible**

Con un diseño intuitivo, los usuarios podrán consultar las últimas novedades de la Asociación de Transitarios de Barcelona y su plan de formación

La Asociación de [Transitarios](#) de Barcelona (ATEIA-OLTRA) ha lanzado una nueva página web en la que se muestran todos los contenidos de una forma más renovada.

En este sentido, ATEIA Barcelona la define como un portal “más dinámico y participativo que continuará ofreciendo los servicios de la organización empresarial”.

En este sentido, los usuarios pueden consultar la última información de la [Asociación de Transitarios de Barcelona](#), los cursos del programa de formación especializado, las sesiones informativas que organiza la agrupación empresarial y los eventos en los que participa, “todo ello a través de una navegación más ágil, manteniendo el rigor y la profesionalidad”, concreta ATEIA Barcelona.

---

A través de una navegación intuitiva, la web ofrece de forma jerarquizada todo lo que hay que saber sobre la asociación, como es el caso de su historia, sus funciones, las empresas asociadas y los servicios que ofrece.

Además, cuenta con la última información sobre el [Día del Transitario](#), que celebrará la 15ª edición el próximo 25 de abril en el Mas Ravetllat-Pla (Barcelona).

Para consultar la nueva web y toda la información sobre ATEIA-OLTRA y sus programas de formación, [entra a través del siguiente enlace](#)

## Próximos cursos de ATEIA Madrid



La Asociación de Transitarios de Madrid, [ATEIA-OLTRA Madrid](#), atendiendo a las necesidades reales que tienen las empresas del sector, imparte formación especializada desde hace décadas, desarrollando, en sus propias instalaciones o de manera virtual, diversos cursos y de reciclaje sobre la actividad transitaria y la representación aduanera.

Por ello, ATEIA Madrid lanzará tres [nuevos cursos](#) que darán comienzo en el mes de mayo:  
Carga aérea

El curso de carga aérea tendrá una duración de 35 horas y comenzará del 21 de mayo al 4 de julio. Un curso en modalidad virtual o aula presencial, impartida por profesionales del sector y compañías aéreas. La [formación](#) está homologada oficialmente por [IATA](#) acreditando a los alumnos como agentes de carga.

### Transporte marítimo

El día 29 de mayo comenzará la formación en transporte marítimo. Un curso liderado por el experto Miguel Ángel Morales. El curso, en modalidad virtual, constará de 25 horas lectivas, cuyo objetivo es el estudio de la metodología y gestión del tráfico marítimo de mercancías, el conocimiento de embarque (máster y house) y análisis de los fletes, tarifas y tipos de cargas.

### Convenio CRM

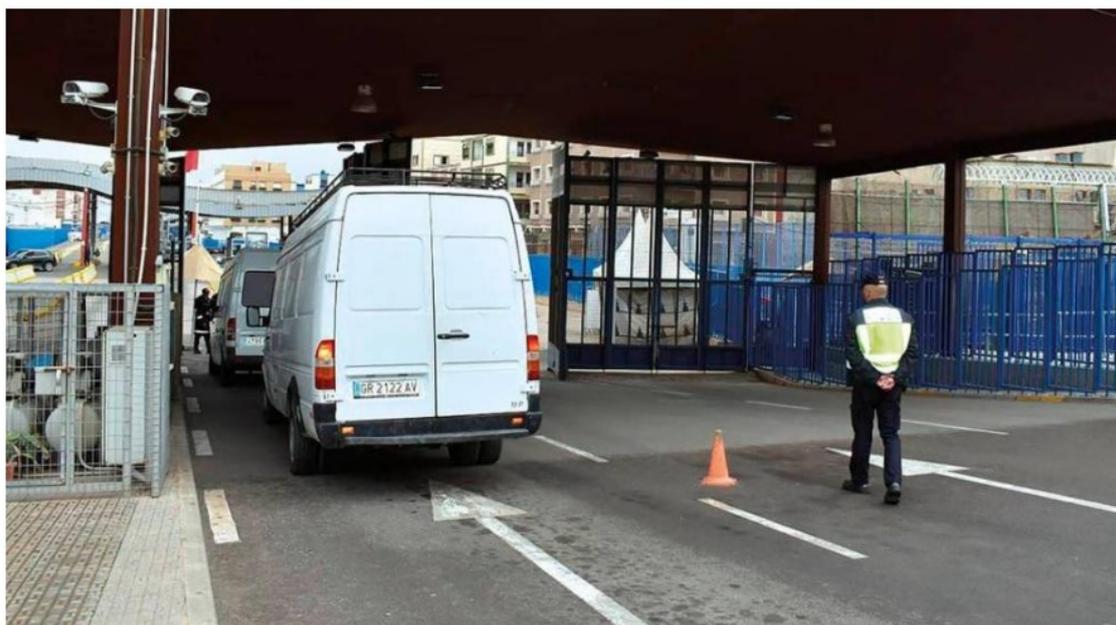
Asimismo, del 28 al 30 de mayo comenzará el curso sobre convenio CRM que tendrá una duración de 6 horas y se impartirá en formato virtual.

Impartido por los expertos Fernando Rivas, especialista en transporte terrestre y licenciado en Derecho, y Martín Fernández, miembro del grupo de expertos de Incoterms de la ICC en España, abogado en BCFM y secretario técnico FETEIA-OLTRA, está dirigida a directivos, mandos intermedios y empleados del sector, que quieran adquirir conocimientos o profundizar en los que poseen sobre el contrato de transporte internacional y análisis del Convenio CMR.

LOGÍSTICA

Expresa al presidente del Gobierno, Pedro Sánchez, su profunda preocupación

## FETEIA exige al Gobierno el desbloqueo de la Aduana de Melilla



FETEIA considera necesario recuperar la actividad cuanto antes

FETEIA, a través de una carta firmada por presidente, Enric Ticó, ha reclamado al presidente del Gobierno de España, Pedro Sánchez, la adopción de medidas para desbloquear la Aduana comercial terrestre entre Melilla y Marruecos tras seis años de bloqueo.

DP. FETEIA ha hecho saber al presidente del Gobierno de España su “profunda preocupación” por la situación de bloqueo de la Aduana de Melilla. “Debido a la actividad de representación aduanera de nuestros clientes -importadores-, esta situación está teniendo un profundo impacto en las empresas de nuestro sector, especialmente entre nuestras empresas situadas en la ciudad autónoma”, señala la carta firmada por Enric Ticó, quien advierte del “durísimo” impacto de dicho bloqueo en las empresas y el empleo en la ciudad autónoma, “por lo que necesitamos una solución a la mayor brevedad”.

Según FETEIA, Sánchez había anunciado el cumplimiento de la hoja de ruta marcada por los gobiernos de España y Marruecos, así como el inicio de la cooperación regular en ambas Aduanas. “Sin embargo, la situación lejos de resolverse se mantiene inalterada”, dice FETEIA, que asegura que la última noticia de la que dispone al respecto es sobre la constitución de un grupo de trabajo para clarificar cuál será la normativa aduanera a aplicar en las Aduanas de Ceuta y Melilla.

#### No al Grupo de trabajo

La Federación Española de Transitarios, Expedidores Internacionales y Asimilados. Organización para la Logística, el Transporte y la Representación Aduanera (FETEIA-OLTRA) muestra su “frontal” rechazo a dicho grupo de trabajo, según se ha planteado y argumenta que ya existe una normativa de aplicación. “Cierto es que esta normativa lleva muchos años en vigor y nosotros mismos, a través de nuestras asociaciones locales, promovemos la mejora y actualización de las mismas, pero ello no debe ser obstáculo a la recuperación de la normalidad en las Aduanas”, dice.

FETEIA considera necesario recuperar la actividad cuanto antes y, en paralelo, si se considera necesario, trabajar a nivel nacional, conjuntamente el legislador con el sector, para implementar las medidas que se consideren adecuadas.

A su juicio, la constitución del grupo de trabajo supondrá “una nueva dilación injustificada en la reapertura de la Aduana, por lo que debemos insistir en la necesidad de adoptar las medidas necesarias para lograr la mencionada apertura”.

#### Comisión interministerial

Por ello, añade que la Federación se pone a disposición del Gobierno para la ejecución de las medidas necesarias a tal fin.

Por último, FETEIA transmite la necesidad de que se publique cuanto antes la normativa que institucionalice la creación de la Comisión interministerial para la mejora en la gestión de los procedimientos aduaneros. “Consideramos que la mejora de los procesos es un paso esencial para que nuestro país sea competitivo en este ámbito”. “Para que esta Comisión tenga éxito, resulta necesario contar con el sector privado, que podrá aportar visiones muy útiles y de valor añadido”, señala.



*La formación tiene una duración de 45 horas y va dirigida al personal responsable de procesar o aceptar mercancías peligrosas*

## **ATEIA Barcelona inicia un curso de transporte aéreo de mercancías peligrosas**

La Asociación de [Transitarios](#) Internacionales de Barcelona (ATEIA-OLTRA) ha iniciado esta semana el curso de capacitación para el transporte aéreo de mercancías peligrosas. La formación tiene una duración de 45 horas y va dirigida al personal responsable de procesar o aceptar mercancías peligrosas, según el Manual Dangerous Goods Regulations (DGR) de la IATA, y de acuerdo con el enfoque de CBTA (formación basada en competencias).

Los [objetivos del curso](#) son saber aplicar la reglamentación sobre mercancías peligrosas de IATA; comprender los aspectos legales y responsabilidades de los expedidores, agentes y operadores; verificar que las mercancías sean clasificadas, identificadas, marcadas y etiquetadas apropiadamente; verificar que la declaración del expedidor de mercancías peligrosas sea correctamente cumplimentada, y cumplimentar los Conocimientos Aéreos de acuerdo con las normas.

---

El curso cumple con los requisitos de capacitación de la OACI-IATA y capacita para tramitar o aceptar envíos de mercancías peligrosas en el transporte aéreo durante un periodo de 24 meses. Para mantener la vigencia de la capacitación en el transporte aéreo de mercancías peligrosas IATA, es necesario realizar un curso de reciclaje cada 2 años.

Los profesores que imparten el curso de ATEIA-OLTRA Barcelona son Toni Villatoro y Xavier Manzanero, instructores oficialmente acreditados por la IATA para la formación en transporte aéreo de mercancías peligrosas basada en competencias.

Por otra parte, ATEIA-OLTRA Barcelona anuncia que este jueves, día 11 de abril, comenzará un curso de transporte marítimo de mercancías peligrosas, una formación que se alargará hasta el 13 de junio.

# Los transitarios españoles elevan su malestar por la Aduana de Melilla al presidente del Gobierno

El paso comercial entre la ciudad autónoma y Marruecos lleva cerrado desde 2018 pese al acuerdo de reapertura de ambos gobiernos de 2022



La Aduana de Melilla cuando estaba abierta | EFE

La federación española de transitarios (Feteia-Oltra) ha dirigido una carta al presidente del Gobierno, Pedro Sánchez, lamentando la falta de avances en la reapertura de la Aduana de Melilla, ubicada en el paso fronterizo entre la ciudad autónoma y Marruecos. Los transitarios aluden “a un fuerte impacto” del cierre sobre las empresas de su sector, especialmente en Melilla, y señalan que la situación “está lejos de resolverse” pese a los recientes anuncios optimistas que ha lanzado el Ejecutivo en el marco de su mejora de relaciones con el país magrebí, a la par que exigen una solución “en la mayor brevedad”. De hecho, la misiva llega la misma semana en la que Pedro Sánchez debía dar explicaciones sobre su reciente visita a Rabat (Marruecos), en febrero, de la cual volvió sin avances significativos en este apartado. En su último año de funcionamiento, se exportaron mercancías por valor de 47 millones de euros a través del paso melillense.

Se han realizado pilotos en Ceuta y Melilla en el último año, pero no se ha normalizado el paso

La Aduana de Melilla, la única terrestre que existía entre España y Marruecos, lleva cerrada desde que el país norteafricano la bloqueó de forma unilateral en 2018. Pocas explicaciones oficiales han trascendido al respecto desde entonces, aunque se da por hecho que se trató de un movimiento con motivaciones geopolíticas. En 2022, la reapertura del paso y el establecimiento de una nueva Aduana en Ceuta, donde no existía, formaron parte de los acuerdos suscritos entre el presidente español y el máximo mandatario marroquí, el rey Mohamed VI, para abandonar la última crisis diplomática entre los dos Estados, que tenía la condición del Estado saharauí como trasfondo. Posteriormente, se han llevado a cabo pilotos de reapertura en los dos puestos fronterizos, pero el paso sigue sin normalizarse.



“Un grupo de trabajo supondrá la dilación de la reapertura”

Enric Ticó Presidente de Feteia

En su última visita a Rabat, el Gobierno reiteró la disposición española para la reapertura, pero Marruecos mantuvo que “todavía quedaban elementos técnicos” que debían comprobarse antes de hacerla efectiva. La carta de Feteia, que firma su presidente, Enric Ticó, señala que “las últimas noticias al respecto” apuntan “a la constitución de un grupo de trabajo para clarificar cuál será la normativa aduanera a aplicar en las aduanas de Ceuta y Melilla”, una iniciativa a la que la asociación “se opone frontalmente”. Feteia ve este gesto como una “dilación injustificada” y argumenta que ya existe “una normativa de aplicación”, la mejora regular de la cual “promovemos nosotros mismos a través de nuestras asociaciones locales”, añade.

Paralelamente, Enric Ticó también urge al presidente del Gobierno a “que se publique cuanto antes la normativa que institucionalice la creación de la Comisión interministerial para la mejora en la gestión de los procedimientos aduaneros”, que su organismo considera “un paso esencial para que nuestro país sea competitivo en este ámbito”. Asimismo, la entidad transitaria arguye que dicha comisión debe “contar con el sector privado, que podrá aportar visiones muy útiles y de valor añadido”.



La Federación Española de Transitarios (Feteia) ha remitido este miércoles una carta al presidente del Gobierno, Pedro Sánchez, en la que el presidente de la entidad, Enric Ticó, transmite «nuestra profunda preocupación por la situación de bloqueo de la Aduana de Melilla».

Según la misiva, la actual situación «está teniendo un profundo impacto en las empresas de nuestro sector, especialmente entre nuestras empresas situadas en la Ciudad Autónoma», ya que el bloqueo de la aduana comercial terrestre entre Melilla y el Reino de Marruecos lleva cerca de seis años.

Feteia recuerda que, a pesar de las buenas palabras sobre un presunto cumplimiento de la hoja de ruta entre ambos Gobiernos respecto de la cooperación entre las aduanas de ambos países, «la situación lejos de resolverse, se mantiene inalterada».

**Los transitarios rechazan un grupo de trabajo**

En la última información de que dispone la federación se hablaba de constituir un grupo de trabajo para clarificar cuál debería ser la normativa aduanera a aplicar en las aduanas de Ceuta y Melilla. Sin embargo, según Feteia, «actualmente ya existe una normativa de aplicación» que, pese a llevar varios años en vigor y que desde las Ateias se hayan promovido mejoras «no debe ser obstáculo a la recuperación de la normalidad en las aduanas».

En este sentido, según Ticó, «resulta necesario recuperar la actividad cuanto antes y, en paralelo, si se considera necesario, trabajar a escala nacional, conjuntamente el legislador con el sector, para implementar las medidas que se consideren adecuadas» ya que entienden que el grupo de trabajo puede suponer un nuevo retraso a la necesidad de la reapertura de la aduana melillense.

---

En la carta el presidente de Feteia aprovecha para transmitir a Pedro Sánchez «la necesidad de que se publique cuanto antes la normativa que institucionalice la creación de la comisión interministerial para la mejora en la gestión de los procedimientos aduaneros».

## **FETEIA expresa su “profunda preocupación” por el bloqueo de la Aduana de Melilla**



*La federación ha transmitido al presidente del Gobierno el impacto negativo que tiene el bloqueo en las empresas situadas en la ciudad autónoma de Melilla*

La Federación Española de [Transitarios](#) (FETEIA-OLTRA) ha publicado una carta enviada al presidente del Gobierno de España, Pedro Sánchez, transmitiéndole su “profunda preocupación” por la situación de bloqueo que sufre la Aduana de Melilla.

La federación señala en el documento -firmado por su presidente, Enric Ticó- que debido a la actividad de representación aduanera de sus clientes (importadores), “esta situación está teniendo un profundo impacto en las empresas de nuestro sector, especialmente entre nuestras empresas situadas en la ciudad autónoma.”

En este sentido, apunta que “como usted bien conoce, llevamos prácticamente 6 años de bloqueo de la Aduana comercial terrestre entre [Melilla](#) y Marruecos. El impacto en las empresas y el empleo en la ciudad autónoma ha sido y está siendo durísimo, por lo que necesitamos una solución a la mayor brevedad”.

FETEIA-OLTRA recuerda al presidente del Gobierno que “Usted mismo ha anunciado el cumplimiento de la hoja de ruta marcada por ambos gobiernos, y que todo está listo para comenzar la cooperación regular en ambas aduanas. Sin embargo, la situación lejos de resolverse se mantiene inalterada”.

“La última noticia de que disponemos al respecto es sobre la constitución de un grupo de trabajo para clarificar cuál será la normativa aduanera a aplicar en las aduanas de Ceuta y Melilla”, añade el comunicado de la federación.



En palabras de Ticó, “hemos de mostrar nuestro frontal rechazo a dicho grupo de trabajo, al menos tal y como parece que se ha planteado. Actualmente ya existe una normativa de aplicación”. En este contexto, añade que, aunque es “cierto es que esta normativa lleva muchos años en vigor y nosotros mismos, a través de nuestras asociaciones locales, promovemos la mejora y actualización de las mismas, pero ello no debe ser obstáculo a la recuperación de la normalidad en las Aduanas”.

Asimismo, sostiene que “resulta necesario recuperar la actividad cuanto antes y, en paralelo, si se considera necesario, trabajar a nivel nacional, conjuntamente el legislador con el sector, para implementar las medidas que se consideren adecuadas”.

“La constitución del grupo de trabajo supondrá una nueva dilación injustificada en la reapertura de la Aduana, por lo que debemos insistir en la necesidad de adoptar las medidas necesarias para lograr la mencionada apertura”, señala FETEIA-OLTRA.

La federación se pone a su disposición para “la ejecución de las medidas necesarias a tal fin. Por último, queremos transmitirle la necesidad de que se publique cuanto antes la normativa que institucionalice la creación de la comisión interministerial para la mejora en la gestión de los procedimientos aduaneros. Consideramos que la mejora de los procesos es un paso esencial para que nuestro país sea competitivo en este ámbito”.

## “Profunda preocupación” por el bloqueo de las aduanas de Ceuta y Melilla

La Federación Española de Transitarios ha enviado una carta a Pedro Sánchez pidiéndole que la recuperación de la actividad



El [bloqueo](#) que se encuentran sufriendo las [fronteras](#) terrestres de Ceuta y [Melilla](#) no es nuevo, pero actualmente se ha acentuado al ver que no hay avances en este aspecto desde su cierre hace varios años. Es por ello que la Federación Española de Transitarios ha emitido un comunicado a Pedro Sánchez para mostrar su “profunda preocupación” sobre este asunto.

El organismo indica en su misiva que la circunstancia que se está viviendo actualmente en estos enclaves “está teniendo un profundo impacto en las empresas de nuestro sector”, especialmente entre las empresas situadas en las ciudades autónomas.

En este sentido, expresan que el impacto que el bloqueo está provocando en estos enclaves un impacto en las empresas y en el empleo que “ha sido y está siendo durísimo”, es por ello que piden encarecidamente “una solución a la mayor brevedad”.

Asimismo, recuerda al jefe del Ejecutivo la hoja de ruta pactada por los gobiernos de España y Marruecos que contemplaba la reanudación de la circulación de personas y mercancías en las fronteras [aduaneras](#) de Ceuta y Melilla, recalcando que “la situación no se ha movido en ningún momento”.

Es por ello que muestran su “frontal rechazo” al grupo de trabajo que se confeccionó para llevar a cabo la reapertura de los pasos fronterizos “al menos tal y como parece que se ha planteado”, aunque reconocen que “esta normativa lleva muchos años en vigor y nosotros mismos, a través de nuestras asociaciones locales, promovemos la mejora y actualización de las mismas, pero ello no debe ser obstáculo a la recuperación de la normalidad en las Aduanas”.

### **Recuperación de la actividad “cuanto antes”**

Por esta razón piden encarecidamente la recuperación de la actividad “cuanto antes” y, es paralelo “si se considera necesario, trabajar a nivel nacional, conjuntamente el legislador con el sector, para implementar las medidas que se consideren adecuadas”.

Para finalizar, se ponen a disposición del Gobierno central para “la ejecución de las medidas necesarias a tal fin”. Además, le transmiten la necesidad “de que se publique cuanto antes la normativa que institucionalice la creación de la comisión interministerial para la mejora en la gestión de los procedimientos aduaneros”.

Con respecto a esto indican que la mejora de los procesos “es un paso esencial para que nuestro país sea competitivo en este ámbito”.

## Los transitarios piden a Sánchez una solución al problema de la aduana

Están en contra del grupo de trabajo para estudiar la normativa aplicable al intercambio comercial con Marruecos



El presidente de los transitarios españoles, Enric Ticó, ha remitido una carta al presidente del Gobierno, Pedro Sánchez, pidiendo una solución al problema de la aduana entre Melilla y Marruecos, que está impidiendo la reapertura del flujo comercial entre ambas partes. Ticó manifiesta que esa situación está provocando "un profundo impacto en las empresas" del sector después de "seis años de bloqueo". "Necesitamos una solución a la mayor brevedad", insiste.

Ticó recuerda a Sánchez que, según dijo, se está cumpliendo la hoja de ruta marcada por los dos gobiernos y que todo está listo para comenzar la cooperación regular en ambas aduanas. "Sin embargo, la situación, lejos de resolverse, se mantiene inalterada", apunta.

Para los transitarios, que ahora se hable de la constitución de un grupo de trabajo que clarifique cuál va a ser la normativa aduanera a aplicar en las aduanas no es aceptable. "Hemos de mostrar nuestro frontal rechazo a dicho grupo de trabajo, al menos tal y como parece que se ha planteado. Actualmente ya existe una normativa de aplicación", señala.

"Cierto es que esa normativa lleva muchos años en vigor y nosotros mismos, a través de nuestras asociaciones locales, promovemos la mejora y actualización de las mismas, pero ello no debe ser obstáculo para la recuperación de la normalidad en las aduanas".

Los transitarios tienen claro que "resulta necesario recuperar la actividad cuanto antes". En paralelo, comenta Ticó, se puede trabajar a nivel nacional conjuntamente con los legisladores para implementar las medidas que se consideren adecuadas.

En su opinión, crear ahora un grupo de trabajo que estudie qué normativa aplicar a las aduanas de Ceuta y Melilla "supondrá una nueva dilación injustificada en la reapertura". Por este motivo, "debemos insistir en la necesidad de adoptar las medidas necesarias para lograr la mencionada apertura".

Finalmente, el presidente de los transitarios le transmite al presidente del Gobierno de España la necesidad de que se publique cuanto antes la normativa que institucionalice la creación de la comisión interministerial para la mejora de la gestión de los procedimientos aduaneros.

"Consideramos que la mejora de los procesos es un paso esencial para que nuestro país sea competitivo en ese ámbito", concluye.

La carta no solo se ha enviado a la Presidencia del Gobierno sino también a los ministerios de Hacienda y de Exteriores.

# Piden al Gobierno central una solución “a la mayor brevedad” posible para reabrir la aduana con Marruecos

La Federación Española de Transitarios y Organización para la Logística ha enviado una carta al presidente del Gobierno, Pedro Sánchez, expresando su preocupación por el bloqueo comercial entre Melilla y Marruecos. Urge a encontrar una solución y rechaza la creación de un Grupo de Trabajo.



La Federación Española de Transitarios Expeditores Internacionales y Asimilados y Organización para la Logística, el Transporte y la Representación Aduanera (FETEIA – OLTRA) ha remitido una misiva al presidente del Gobierno de España, Pedro Sánchez, en la que ha expresado su “profunda preocupación por la situación de bloqueo” existente en la [aduana comercial de Melilla con Marruecos](#), cerrada unilateralmente por el país magrebí el 1 de agosto de 2018, hace ya más de cinco años.

Esta organización, la “más representativa del sector transitario y aduanero en España” con alrededor de 700 empresas, ha señalado en dicha carta dirigida al jefe del Ejecutivo central “el impacto profundo” que dicho bloqueo está provocando en las empresas vinculadas a dicho sector, especialmente las que se encuentran radicadas en la ciudad autónoma.

“Como usted bien conoce, llevamos seis años prácticamente de bloqueo de la aduana comercial terrestre entre Melilla y Marruecos”, reza la misiva, subrayando que esta situación ha generado un impacto económico “durísimo” en las empresas y en el empleo de la ciudad, por lo que urgen a que implemente una solución “a la mayor brevedad” posible para solventar esta situación.

“Usted mismo ha anunciado el cumplimiento de la hoja de ruta marcada por ambos gobiernos, y que todo está listo para comenzar la cooperación regular en ambas aduanas. Sin embargo, la situación, lejos de resolverse, se mantiene inalterada”, lamentan.

### Rechazan la creación de un Grupo de Trabajo

A renglón seguido, la federación ha expresado su “frontal rechazo” al Grupo de Trabajo que se ha constituido para aclarar “cuál será la normativa aduanera” que se aplicará en ambas ciudades autónomas, ya que señalan que ya existe una normativa al respecto, aunque sí reconocen que ésta última, “con muchos años en vigor promueven “la mejora y actualización de las mismas”. “Pero ello no debe ser obstáculo para la recuperación de la normalidad en las aduanas”, matizan.

En definitiva, FETEIA-OLTRA considera necesario que “se recupere la actividad cuanto antes y, en paralelo, si se considera necesario, trabajar a nivel nacional para implementar las medidas que se consideren adecuadas”.

“La constitución del grupo de trabajo supondrá una nueva dilación injustificada en la reapertura de la aduana, por lo que debemos insistir en la necesidad de adoptar las medidas necesarias para lograrla”, finalizan.



*Participantes de las mesas redondas celebradas en el marco del Foro ATEIA Aragón OLT, en el que se ha abordado el Presente y futuro de la industria logística en Aragón*

## **Aragón: “La tierra prometida de la logística”**

El sector del transporte se suma a la pretensión de aprovechar el potencial de la región en el ámbito logístico para fomentarla a nivel internacional

La asociación de transitarios de Aragón (ATEIA Aragón OLT) ha celebrado este jueves en el Campus Ibercaja, ubicado en el Monasterio de Cogullada (Zaragoza), un Foro para situar los retos logísticos de la región dentro del panorama nacional e internacional.

Una forma de convertir a Aragón en la “tierra logística prometida”, como ha promocionado la directora general de Planificación Estratégica y Logística del Gobierno de Aragón, Raquel Campos, quien ha añadido que su Gobierno trabaja “en promocionar la industria y la logística en Aragón, referente a nivel internacional”.



*Raquel Campos, directora general de Planificación Estratégica y Logística del Gobierno de Aragón*

*“Estamos trabajando en promocionar la industria y la logística de Aragón, que es referente a nivel internacional”*

En el Foro, han participado actores representantes de diferentes modos de transporte y de la logística aragonesa, así como de algunos puertos españoles como el de Barcelona, Valencia y Algeciras, con la intención de abordar las oportunidades de mejora de una de las zonas logísticas más importantes de Europa. Y es que, como ha mencionado Pedro Sas, director gerente de Aragón Plataforma Logística, “Aragón dispone de la mayor cantidad de suelo logístico de Europa”.

El presidente de ATEIA Aragón OLT, Ismael de Marcos, ha presentado la jornada subrayando la importancia de “convertir Aragón en un centro mundial de logística, y el transitario es el único actor que ve la integridad de la cadena, sabe en qué punto se encuentra el escollo, y cómo superarlo”.

En esta línea, ha hablado de las rupturas que ha sufrido la cadena de suministro en los últimos 5 años y cómo los transitarios “seguirán trabajando para democratizar el transporte internacional”.



*Ismael de Marcos, presidente de ATEIA Aragón OLT*

Debemos convertir Aragón en un centro mundial de logística, y el transitario es el único actor que ve la integridad de la cadena, sabe en qué punto se encuentra el escollo y cómo superarlo”.

### El ferrocarril: tema pendiente, pero en desarrollo

En una primera mesa redonda, que ha moderado el Managing Director de JCV Shipping & Solutions, Óscar Calvo, se ha desarrollado la importancia de fomentar los Corredores y las conexiones ferroviarias en toda España.

En el debate ha quedado constancia de la relevancia del modo ferroviario para virar hacia la sostenibilidad, y también la falta de una estrategia firme que impulse los Corredores y las autopistas ferroviarias en España y su conectividad internacional.



*El jefe de Intermodalidad del puerto de Algeciras, Juan José Aguilar; el director Técnico de la Alianza Europea de CorREDores.eu y representante de la CEOE Aragón, Iñaki Barrón; la jefa de Comercial y Clientes del puerto de Valencia, Cristina Rodríguez; el responsable del servicio de Logística y Transporte de la Cámara de Comercio, Industria y Servicios de Zaragoza, Diego Artigot; y el Managing Director de JCV Shipping & Solutions, Óscar Calvo*

Es algo en lo que se ha detenido la jefa de Comercial y Clientes del puerto de Valencia, Cristina Rodríguez, quien desde su experiencia en el campo portuario ha situado el objetivo de “dotarnos con las infraestructuras adecuadas para facilitar la intermodalidad, y el puerto es un hub marítimo conectado con su hinterland”.

En esta línea, ha hablado que “estamos en el final del túnel en cuanto a inversiones, inmersos en proyectos como el desbloqueo de la Terminal Norte o de la ZAL del puerto de Valencia”.



Por su parte, el jefe de Intermodalidad del puerto de Algeciras, Juan José Aguilar, ha añadido que “Zaragoza dispone de una gran concentración de carga, beneficiada por el acercamiento de los centros de producción a los centros de consumo”.

Con esto, ha remarcado los avances que se están [impulsando en la línea Algeciras-Bobadilla](#) y la autopista ferroviaria Algeciras-Zaragoza, aunque avisa de los problemas que va a haber en el transporte ferroviario como consecuencia de las obras: “Hemos conseguido subir las mercancías al tren y se van a tener que bajar”.



El responsable del servicio de Logística y Transporte de la Cámara de Comercio, Industria y Servicios de Zaragoza, Diego Artigot, ha apuntado a la “falta de un plan nacional para desarrollar las infraestructuras de forma coherente” como el principal problema del modo ferroviario.

Artigot ha avisado de la importancia de las conexiones transfronterizas, y ha lamentado que “si no conseguimos que el transporte sea internacional, será un milagro que lleguemos a una cuota del 30%”.

Para finalizar esta primera mesa redonda, el director Técnico de la Alianza Europea de CorREDores.eu y representante de la CEOE Aragón, Iñaki Barrón, ha hablado de la importancia de “pensar en el concepto de red y los itinerarios que debe cubrir el ferrocarril” e “invertir donde se encuentra la carga o se espera que la haya”. Por ello, ha lamentado las barreras políticas que se encuentra el desarrollo ferroviario, con proyectos muy sujetos a las legislaturas y su continuidad.



*El Foro ATEIA Aragón OLT ha reunido a la comunidad industrial y logística de la región para abordar los aspectos más relevantes del sector*

## La operativa de inspecciones aduaneras “retrocede” en Aragón

La segunda mesa redonda ha hablado de las alternativas a la Zona Franca de Aragón tras su bloqueo. El debate ha contado como precedente la intervención de Mariano Aso, representante aduanero de Aso Tránsitos y Despachos, quien ha lamentado que “hemos retrocedido en la gestión de inspecciones aduaneras; necesitamos soluciones que beneficien a los operadores aragoneses, faciliten los servicios aduaneros y paraaduaneros, y la atracción de negocio exterior”.



*El director del área Funcional de Agricultura de la Delegación del Gobierno de Aragón, José Esteban Bueno; el administrador de la Aduana de Zaragoza, José Arturo Moreno; la representante de la Asociación de Industrias Agroalimentarias de Aragón, Menchu Guerrero; el presidente del Cluster Logístico de Aragón, Eduardo Corella, y Mariano Aso, representante aduanero de Aso Tránsitos y Despachos*

“Aragón quiere ser un hub logístico agroalimentario”, ha iniciado Mariano Aso, que ha dado paso a Menchu Guerrero, representante de la Asociación de Industrias Agroalimentarias de Aragón. Guerrero ha evidenciado que “el motivo por el que las empresas buscamos soluciones en otras regiones es porque hay ciertas deficiencias en Aragón a nivel fitosanitario, porque no se facilitan las infraestructuras adecuadas para la inspección de productos perecederos”.

En una mesa donde también han participado el administrador de la Aduana de Zaragoza, José Arturo Moreno, y el director del área Funcional de Agricultura de la Delegación del Gobierno de Aragón, José Esteban Bueno, el presidente del Cluster Logístico de Aragón, Eduardo Corella, ha destacado la influencia de “la situación estratégica de la región, que se encuentra entre los Corredores Mediterráneo y Atlántico, y la importancia del aeropuerto de Zaragoza”.

Superar retos conjuntos y ubicar la competitividad de Aragón

Por último, la tercera mesa redonda ha estado moderada por el secretario general de ATEIA Aragón OLT, Fernando Viñas, quien ha introducido el futuro logístico internacional y cómo afectará a la región de Aragón y sus zonas de influencia.



*El director del aeropuerto de Zaragoza, Ricardo López; el Head of Container Division del puerto de Barcelona, Carles Mayol; el presidente del Comité Nacional del Transporte por Carretera (CNTC), Carmelo González; el vicedirector del departamento de Captación de Inversión Extranjera y director de Aragón Exterior en China, Rafael Llopis, y el secretario general de ATEIA Aragón OLT, Fernando Viñas*

El Head of Container Division del puerto de Barcelona, Carles Mayol, ha mencionado las roturas de la cadena de suministro que han afectado últimamente al modo marítimo, como el bloqueo del *Ever Given*, la sequía en el Canal de Panamá o los ataques del Mar Rojo.

No obstante, Mayol ha incidido en los aumentos de tráfico de transbordo que están experimentando los puertos del Oeste del Mediterráneo, pero ha avisado de los retos del sector portuario: “El cliente nos pide competitividad, facilitar el negocio, transparencia y sostenibilidad”.



Desde el modo terrestre, el presidente del Comité Nacional del Transporte por Carretera (CNTC), de la Confederación Española de Organizaciones Empresariales de Transporte por Carretera (CONETRANS), y la Federación de Empresas de Transporte de Mercancías de Zaragoza (FETRAZ), Carmelo González, ha recordado que la cuota de la carretera en España es del 96%. A pesar de destacar su “viabilidad, puntualidad y trazabilidad”, ha apuntado a algunas amenazas, como “la falta de conductores y de talento joven, la cantidad de burocracia europea, y la descarbonización, para la que estamos de acuerdo, pero no a la velocidad a la que se quiere impulsar a falta de medios”.

Y ha concluido con un guiño al modo ferroviario: “Os ayudaremos a llegar al 10%”.

Por su parte, el director del aeropuerto de Zaragoza, Ricardo López, ha resumido la “ventaja estratégica” que tiene su infraestructura, “con una sensibilidad muy grande por la carga y con capacidad para seguir creciendo”.

En la misma línea se ha expresado el vicedirector del departamento de Captación de Inversión Extranjera y director de Aragón Exterior en China, Rafael Llopis, asimilando que “el desarrollo de infraestructuras multimodales en Aragón va a ampliar los círculos concéntricos en la captación de inversión”, fijándose en el mercado chino como potencial.

Así pues, sobre la mesa del Foro ATEIA Aragón OLT se ha refrendado la relevancia que tiene la región para el sector logístico español, y qué papel puede jugar en el territorio internacional. Con esto, los diferentes actores han evidenciado que es indiscutible la necesidad de impulsar el transporte desde todos sus modos, un desarrollo que debe ir acompañado de colaboración, inversión y un proyecto a largo plazo.

## Los transitarios negocian mejorar las aduanas agroalimentarias de Aragón

Junto al clúster de la logística, el Gobierno de Aragón y la Agencia Tributaria, plantean ampliar las habilitaciones del Puesto de Inspección Fronteriza de Plaza para evitar llevar las supervisiones a Bilbao, Barcelona o Valencia e incluir supervisiones de productos perecederos.



Mercancías en Mercazaragoza, en una imagen de archivo. / JAIME GALINDO

Tras el carpetazo al proyecto para instalar una zona franca en Plaza (Plataforma Logística de [Zaragoza](#)), los agentes implicados en la política aduanera de Aragón no se han bajado del barco. Los transitarios y las empresas logísticas creen que con poco se puede hacer mucho, por lo que trabajan de la mano del [Gobierno de Aragón](#) y la [Agencia Tributaria](#) en una ampliación de los servicios paraaduaneros. Estos esfuerzos van a traducirse en una ampliación de las habilitaciones del Puesto de Inspección Fronterizo (PIF) de Plaza, lo que servirá para incrementar la capacidad de inspecciones *in situ* en Aragón y evitar desplazamientos a Bilbao, Irún, Barcelona o Valencia simplemente para pasar los controles aduaneros y que corta en cierto modo las alas de algunas empresas afincadas en el corredor del Ebro.

Este paso adelante, para el que todavía faltan flecos por cerrar, permitiría, por ejemplo, que las mercancías perecederas fuesen inspeccionadas desde Zaragoza. Con ello se busca potenciar sobre todo la industria agroalimentaria, cuyos transportes van preferentemente por carretera, tren o mar, sobre todo con el auge del porcino, la fruta e incluso el pienso.

«Aunque disponemos de inspectores, nos faltan medios físicos, lo que implica que tenemos que acudir al puerto de Barcelona, de Valencia, de Irún o Bilbao y pasar las inspecciones físicas obligatorias en una zona habilitada para ello», critica Ismael de Marcos, presidente de la Asociación de Transitarios de Aragón (Ateia).

Como las inversiones para lograr estos servicios o ventajas son muy altos para los operadores privados, muchas veces estos se ven obligados a elegir entre esa inversión para lograr un contrato a corto plazo o desechar ese potencial acuerdo.



Alumnos del curso de transporte marítimo de mercancías peligrosas de ATEIA Barcelona

## **ATEIA Barcelona inicia un curso de transporte marítimo de mercancías peligrosas**

La Asociación de Transitarios Internacionales de Barcelona (ATEIA-OLTRA) ha comenzado el curso de transporte marítimo de mercancías peligrosas, en el marco de su programa de formación.

El curso tiene una duración de 45 horas y su objetivo es cualificar al alumnado en la gestión de embarques de mercancías peligrosas por vía marítima; la formación adecuada para solucionar cualquier incidencia que surja, y la formación en el cuerpo de doctrina legal que afecta al transporte de mercancías peligrosas y normas internacionales.

El plan docente contempla la enseñanza de los riesgos y accidentes que pueden surgir en las operaciones; IMO-SOLAS; la documentación relacionada con los riesgos; los reglamentos relacionados con el transporte de mercancías peligrosas; la normativa de los principales puertos españoles; el Código IMDG, o la declaración de mercancías peligrosas, entre otros contenidos.

## Feteia-Oltra reclama el desbloqueo de la Aduana de Melilla

A pesar de haberse anunciado el cumplimiento de la hoja de ruta marcada por ambos Gobiernos, y que todo está listo para comenzar la cooperación regular en ambas Aduanas, la situación se mantiene inalterada.



El objetivo es recuperar la actividad cuanto antes.

La Federación Española de Transitarios y Representantes Aduaneros, Feteia-Oltra, ha remitido recientemente una carta al presidente del Gobierno para transmitirle su preocupación por la situación de bloqueo de la Aduana de Melilla. En ella, hacen constar que la situación está teniendo un profundo impacto en las empresas del sector, especialmente en las situadas en la ciudad autónoma.

*"Llevamos prácticamente seis años de bloqueo de la Aduana comercial terrestre entre Melilla y Marruecos. El impacto en las empresas y el empleo en la ciudad autónoma ha sido y está siendo durísimo, por lo que necesitamos una solución a la mayor brevedad"*, indica Enric Ticó, presidente de la Federación.

Remarca además que, a pesar de haberse anunciado el cumplimiento de la hoja de ruta marcada por ambos Gobiernos, y que todo está listo para comenzar la cooperación regular en ambas Aduanas, la situación se mantiene inalterada: *"La última noticia de que disponemos al respecto es sobre la constitución de un grupo de trabajo para clarificar cuál será la normativa aduanera a aplicar en las Aduanas de Ceuta y Melilla"*.

En esta línea, desde Feteia han querido mostrar su rechazo al grupo de trabajo tal y como se ha planteado: *"Actualmente ya existe una normativa de aplicación. Ciertamente es que esta normativa lleva muchos años en vigor y nosotros mismos, a través de nuestras asociaciones locales, promovemos la mejora y actualización de las mismas, pero ello no debe ser obstáculo a la recuperación de la normalidad en las Aduanas"*.

Así, desde el sector entienden que la constitución del grupo de trabajo supondrá *"una nueva dilación injustificada"* en la reapertura de la Aduana, cuando el objetivo es recuperar la actividad cuanto antes. En paralelo, si se considera necesario, se puede trabajar a nivel nacional, conjuntamente el legislador con el sector, para implementar las medidas que se consideren adecuadas.

Por último, han querido transmitir al presidente del Gobierno la necesidad de que se publique cuanto antes la normativa que institucionalice la creación de la Comisión interministerial para la mejora en la gestión de los procedimientos aduaneros, un paso esencial para que el país sea competitivo en este ámbito. No obstante, para que esta Comisión tenga éxito, consideran que será necesario contar con el sector privado.

LOGÍSTICA

## ATEIA Aragón formará un grupo de trabajo para analizar la problemática paraduanera



Participantes en la jornada Foro ATEIA Aragón OLT.

ATEIA Aragón pretende formar un grupo de trabajo que ayude a analizar la problemática paraduanera en la región.

ZARAGOZA. El objetivo de esta iniciativa es ofrecer a las empresas de Aragón un servicio que actualmente tienen que gestionarlo en otras regiones de España. Así se puso de manifiesto en el transcurso de la celebración del Foro ATEIA Aragón en Zaragoza.

Durante la misma, Mariano Aso, representante aduanero de la compañía Aso Tránsitos y Despachos, presentó el informe de situación de servicios aduaneros y paraduaneros de ATEIA Aragón y moderó la mesa redonda sobre la misma temática en la que participaron miembros de la Agencia Tributaria (AEAT) y el Ministerio de Agricultura, entre otros.

Durante el informe se expuso la problemática de ofrecer servicios de inspección paraduaneros en recintos habilitados para ello en nuestra región al no existir y, durante la mesa, se refrendó. Representantes de la Asociación de Industrias Agroalimentarias de Aragón, (AIAA) y de la Mesa Sectorial de la Cereza, expusieron que las soluciones para las inspecciones deben buscarlas fuera de la Comunidad Autónoma.

Tanto desde Agricultura como desde AEAT se confirmaron dos aspectos: el importante incremento de operaciones de comercio exterior a Reino Unido, superando a China y coincidieron con la idea expuesta en el informe: existen medios personales, pero carecemos de instalaciones adecuadas. ALIA también participó y se mostró de acuerdo en mejorar tanto la aduana como los servicios paraduaneiros.

#### Ferrocarril e intermodalidad

La primera mesa de trabajo “Corredores y conexiones ferroviarias” destacó el concepto de red dentro de las conexiones ferroviarias y la importancia de un plan nacional ferroviario. También la complementariedad del transporte por tren otorgando un gran valor en el transporte multimodal. Se incidió en la importancia en conceptos como capacidad, fiabilidad, transparencia o robustez que otorguen rentabilidad y sostenibilidad al servicio.

La última mesa de la jornada “Futuro logístico internacional y cómo afectará a la región de Aragón” planteó diversos conceptos como los problemas demográficos de Europa respecto a Asia y África y, por supuesto, los problemas económicos.

Se advirtió de la importancia nacional del transporte por carretera, que sigue suponiendo el 96%, y cómo la descarbonización al igual que necesaria debe tenerse en cuenta la velocidad de aplicación, no se puede cambiar el parque móvil de un día para otro sobre todo si no disponemos de medios como puntos de carga, necesariamente será un mix energético.

Por supuesto, la oferta logística se expuso subrayando la capacidad de combinación de transportes gracias a las conexiones portuarias, ferroportuarias, la potencia de las empresas de transporte terrestre de la región y, además, el aeropuerto como infraestructura que complementa la importante oferta de servicios logísticos para prevenir o corregir problemas de stock y urgencias.

## Eugenio López Góngora



Presidente de Ateia-Oltra Alicante

“Estamos preparados para dar una logística eficiente en Alicante”



“Trabajamos para situarnos como un pequeño hub que atraiga a las navieras sin pérdida de tiempos en los muelles”, indica Eugenio López, presidente de la patronal transitaria de la provincia. Para ello, López defiende que Alicante necesita reforzar su conectividad con un mayor desarrollo de líneas regulares con el norte de África, el enlace ferroviario con el Corredor Mediterráneo y la segunda pista del aeropuerto.

**Lleva como presidente de la patronal transitaria en Alicante en la última década, ¿cuál es la situación del negocio?**

ncierto. Los motivos geopolíticos inciden en la confianza en los mercados, pero somos optimistas con perspectivas de ir recuperando los niveles de negocio tanto de exportación como de importación de los años anteriores.

**¿Qué sinergias están creando desde la asociación con las administraciones para mejorar el sector?**

Estamos, como siempre, en permanente contacto, participando e interviniendo en jornadas para mejorar los servicios. La más reciente, la organizada por el Puesto de Inspección Fronterizo, contando con la presencia del subdelegado del Gobierno, el presidente de la Autoridad Portuaria, el jefe de los Servicios Paraduaneros y todo el sector portuario alicantino para encontrar la forma de agilizar las inspecciones. Por otro

lado, hemos propuesto a Feteia Oltra acoger el Congreso de Transitarios de 2026 en Alicante que nos permitirá mostrar nuestro potencial. Ya contamos con los apoyos de todas las instituciones autonómicas y locales.

**El puerto es el principal activo de Alicante. En 2023, se mantuvo por encima de los 3 millones de toneladas, fruto del aumento del granel sólido, pero la carga general cayó un 14 por ciento. ¿Ha perdido atractivo?**

No es cuestión de atractivo. Nuestro puerto, posiblemente, sea de los más ágiles y es muy eficiente en todos sus servicios. Es un puerto boutique. Debemos creernos que somos capaces de atraer a nuevas líneas navieras y para ello habría que invertir en el Muelle 19 para adecuar la oferta al futuro.

**¿Cómo cree que la Autoridad Portuaria puede incentivar el tráfico?**

Debemos trabajar unidos en el apartado comercial. Hemos trasladado nuestro apoyo y compromiso a la nueva etapa de la Autoridad Portuaria. Consideramos esencial participar en ferias importantes con nuestra propia marca y mantener permanentes reuniones de trabajo que nos permitan trasladar a las empresas que Alicante tiene ofertas interesantes de servicios para sus salidas y entradas de mercancías.

**¿Hay que activar nuevas bonificaciones a tráficos específicos?**

En caso de que sean estratégicos, sí. De hecho, se exponen, se estudian y se aprueban si son convenientes. Ahora, disponemos de un mayor potencial. Somos una oportunidad eficiente con el ecosistema, que se traduce en trayectos más cortos, menor contaminación, disminución de carburantes fósiles, desgastes de neumáticos, así como en la movilidad con un transporte cercano y conciliación familiar. Las navieras tienen aquí un puerto más sostenible y más rentable para todos.

**¿Tienen cifrado qué potencial de carga de Alicante entra o sale por el puerto de Valencia?**

Esa es la gran pregunta. Es como decir cuántos pasajeros salen por el Aeropuerto de Alicante o por Valencia o Castellón. Cuantos más entren y salgan por nuestro territorio mejor para la economía de la Comunidad Valenciana. No nos encasillamos, solamente competimos lealmente, porque creemos que podemos ofrecer servicios más rápidos, eficientes y económicos para el sector productivo.

### **¿En Alicante, hay potencial para desarrollar nuevas líneas con el norte del África y puertos del Mediterráneo?**

Por supuesto. Son mercados muy interesantes. Recientemente se ha puesto en marcha una nueva línea a Egipto. La regular con Marruecos, se está trabajando para conectarnos directamente con Turquía y esperamos que pronto podamos restablecer las relaciones diplomáticas y servicios de carga con Argelia. El tráfico de pasaje se mantiene a buen ritmo.

### **Alicante está en el centro del Mediterráneo y dispone de capacidad instalada con dos terminales. ¿Qué le falta?**

Nuestro enclave es ideal. Nuestra historia portuaria lo refleja. Debemos de mirar más allá. Ahora se puede abrir una ventana con el auge de los puertos marroquíes. Estamos preparados para dar una logística eficiente. Trabajamos para situarnos como un pequeño hub que atraiga a las navieras para dar rapidez a los tráfico de contenedores en importación y exportación sin pérdida de tiempos de paso en los muelles.

### **Uno de los mercados históricos de Alicante es el tráfico con las Islas Canarias. ¿Se ha estancado este negocio, mientras sí viene despuntando en otros puertos españoles?**

Sigue siendo el tráfico estrella en contenedores del puerto de Alicante. Lo potenciamos al máximo con un servicio exprés de última hora con el esfuerzo de toda la comunidad portuaria y logística. La competencia con otros puertos nos hace mejorar. Por la optimización de recursos por parte de la Agencia Tributaria, centralización que comprendemos, nos hemos quedado huérfanos de la disponibilidad de contar con algún inspector en la Aduana Marítima para que las emergencias que se pudieran dar a última hora se pudieran resolver eficientemente.

**I** No podemos dejar pasar el tren del Corredor Mediterráneo. Es fundamental tener la intermodal

### **Las Islas Baleares siguen siendo una línea de negocio sin desarrollar en el Puerto de Alicante. ¿Hay mercado?**

Siempre es un mercado interesante, pero entendemos que debemos de centrarnos, en estos momentos, en otras oportunidades. Aunque estudiaremos la viabilidad con navieras y la Autoridad Portuaria.

**Otro de los nichos del puerto ha sido Argelia. ¿Cómo está evolucionando este mercado desde el problema diplomático que emergió en junio de 2022?**

Este mercado es prácticamente nulo. Sus efectos han sido muy negativos para nuestra comunidad portuaria y para las empresas que exportaban sus productos a Argelia. Con la pérdida de la línea directa de carga que teníamos se han producido descensos muy significativos en inspecciones, en despachos aduaneros, en los embarques de contenedores, en la estiba, en definitiva, un desastre para todo el sector portuario. Esto nos ofrece una lección: no hay que vivir de un solo destino. Esperamos que, muy pronto, podamos seguir prestando este servicio al pueblo argelino con el que estamos hermanados desde hace muchos años.

**¿Cómo vienen funcionando los servicios de inspección de mercancías en el Puerto de Alicante?**

Es uno de nuestros pilares, instalaciones perfectas, eficiencia, rapidez. Le pongo un ejemplo de hace unas semanas. Debido al mal tiempo en la mar, un buque con destino a Cartagena tuvo que refugiarse en el puerto de Alicante por su abrigo. Desde ese momento, toda la comunidad portuaria se puso en marcha y se atendió en tiempo y forma rápida a la descarga, inspección, despacho y entrega de las mercancías a sus puntos de destino con la eficacia de un puerto que demuestra que está preparado.

**En el horizonte legislativo se cierne sobre el sector la reforma del Código Aduanero de la Unión Europea. ¿Cómo va a afectar a la profesión de transitario?**

Queda mucho fleco que entender y mucho por hacer. Deseamos que sea comprendida por todos.

**Mientras tanto el panorama internacional sigue muy inestable. ¿Cómo están abordando los transitarios el conflicto en el mar Rojo?**

Bueno, no salimos de una y entramos en otra. El conflicto comercial continua. Sin paz, no hay estabilidad. Todo es mucho más complejo y afecta muy negativamente a todos nosotros. Tiempos de tránsitos más largos, más millas, fletes y, por consiguiente, más incertidumbre y reducción del comercio internacional. Al igual que alzamos la voz cuando las navieras, por la “inexistencia” de equipos y otros elementos, aplicaron una fuerte subida de tarifas, ahora reconozcamos sus esfuerzos económicos y organizativos para aplicar rotaciones de barcos, no fáciles, que permitan mantener servicios esenciales a través del cabo de Buena Esperanza a pesar de algunas demoras de entradas y salidas en sus schedules.

**¿Cree que hay espacio para las empresas transitaras de pequeño tamaño o las navieras van a terminar por apoderarse del sector en España?**

Claro que hay espacio. La especialización del transitario es clave para determinados productos, destinos y orígenes. Todos deseamos recibir buen trato y buen servicio. Las pequeñas y medianas empresas también están bien preparadas con personal muy bien cualificado, tecnología y los sistemas más avanzados del sector transitario y logístico para dar soluciones a sus retos y atender a sus clientes.

Es necesaria la segunda pista del Aeropuerto Miguel Hernández y potenciar las rutas intercontinentales

**Abordar la digitalización de las empresas y tener una formación a la vanguardia de los nuevos retos tecnológicos es clave. ¿Cómo están abordando estos dos retos en el sector transitario?**

Estos dos aspectos son esenciales para todos nosotros. Hay que prosperar adecuadamente. No hay otra. Todas las empresas están invirtiendo y adecuando sus estándares a cada rápido movimiento que nos toca vivir.

**El transitario es un gran aliado del comercio internacional, un agente neutral que puede elegir dónde y con quién embarcar. ¿En puertos como Alicante es más complicado?**

Uno se ve limitado a elegir dónde hay, siempre buscando que las mercancías lleguen con la mayor rapidez, en las mejores condiciones y al mejor precio a sus destinos. De ahí que la ampliación del Muelle 19 para prestar más servicios sea fructífero y real desde el puerto de Alicante. A medio plazo, es vital para nosotros.

**El puerto sigue con un importante déficit intermodal al no estar conectado con el Corredor Mediterráneo desde el nudo de La Encina. ¿Cómo ven los transitarios la potencialidad del tren de mercancías desde Alicante?**

Apostamos por estar conectados con el Corredor Mediterráneo. No podemos dejar pasar este tren. Como hicimos hace años con las mercancías enviadas por ferrocarril a toda Europa desde la estación central de Alicante. Es toda una oportunidad.

**¿Es un reto para el tejido productivo de la provincia?**

El tejido empresarial y productivo alicantino es muy inteligente. Sabe agradecer todas las inversiones para posicionar sus productos donde sea necesario. También hay una

fuerte competencia por la ruta entre las provincias de Murcia y Valencia por el interior. No nos quedaremos aislados, va en nuestra manera de ser.

**Se viene hablando en los últimos meses de poner en funcionamiento una terminal intermodal en la provincia de Alicante. ¿Cree que es necesaria?**

¿Quién no la considera necesaria? Es fundamental. Nuestro futuro cercano en Alicante es estar mejor conectados para facilitar una logística eficiente a todos nuestros clientes.

**Por último, hablemos del Aeropuerto de Alicante-Elche Miguel Hernández. El tráfico de carga aérea lleva años estabilizado en una horquilla de entre 3,5 y 4,5 millones de kilogramos. ¿Es necesaria la ampliación del aeropuerto como ha reclamado Carlos Mazón, presidente de la Generalitat Valenciana?**

Por supuesto. Solo hay que ver su fuerte evolución. Acaban de darle el primer premio al mejor aeropuerto europeo en su categoría por cuarta vez. No debe haber ningún motivo que no justifique esta inversión que precisa por necesidad y merece nuestra provincia y su zona de influencia. En el Plan Director del Aeropuerto de Alicante-Elche para su ampliación nos decían que llegar a 8 millones de pasajeros no se podía cumplir. Esta cifra se sobrepasó antes de lo imaginable y sigue creciendo actualmente. Es necesaria la segunda pista y potenciar las rutas intercontinentales desde Alicante. La mayoría de nuestras materias primas llegan de Extremo Oriente, India, Turquía, entre otros. Los tiempos de tránsitos para las empresas manufactureras llegarían antes para su proceso.

**¿Dónde habría que poner el foco?**

Podemos atraer a compañías como Emirates, Turkish, Qatar o Saudia que disponen de conexiones de pasaje a muchos puntos. Esto permitiría potenciar las salidas de productos perecederos a importantes mercados con tiempo de entrega inigualable. ¿Qué es primero la lluvia o el pantano?

El personaje

**Eugenio López Góngora** nació en **Alicante** en **1960**. Con una dilatada trayectoria profesional, López ha trabajado en firmas de la talla de **Fernando Roqué Transportes Internacionales**, donde empezó con tan solo 15 años, hasta ser el máximo responsable en Alicante de transitarias como **Damco Maritime**, **Press Cargo** y **Acciona Forwarding**. De esta última pasó a **Arab Internacional Service** y **Cargo Movers**. Desde **2013** es **presidente de Ateia-Oltra Alicante** y **consejero de la Autoridad Portuaria de Alicante**.

## OPINIÓN

# Vamos a abrir una aduana en la Luna



18 abril 2024 05:00

ENRIC TICÓ

Última actualización 18 abril 2024 05:00

Después de un análisis profundo por parte de la Comisión de Aduanas de FETEIA, hemos solicitado al Gobierno si puede plantearse la posibilidad de poner en servicio cuanto antes una aduana en nuestro satélite estimado, la Luna. Y hemos llegado a esta conclusión porque viendo los años que está costando reabrir la frontera terrestre de Melilla, ya puestos, vamos a fijar objetivos que sean más fáciles de conseguir que uno que aparentemente era muy sencillo, pero que parece que se complica o que lo complican. Recientemente, nos hemos dirigido al presidente del Gobierno por el hecho de que en las últimas reuniones que se han celebrado entre los dos Estados, Español y Marroquí, se llegó al acuerdo de volver a hacer operativa la Aduana de Melilla. Aplausos. Pero desgraciadamente a través de un mecanismo perverso, inadecuado y contraproducente: la (in)necesaria condición de que se cree una Comisión para revisar la normativa vigente y cuando se tenga el consiguiente dictamen poder reabrir la Aduana de Melilla (y abrir también una nueva Aduana en Ceuta).

Nuestra oposición a este planteamiento es muy clara: en primer lugar, ya existe una normativa específica que contempla todas estas cuestiones; en segundo lugar, esta aduana ha estado operativa durante muchos años sin más problemas que los que se producen en las aduanas de toda España y, en tercer lugar, porque ya se han hecho algunas pruebas y algunos test que permiten dar por hecho que no hay ningún impedimento para hacer efectiva la reapertura del paso de Beni Enzar.

*Reaccionen, por favor, demuestren que Melilla está más cerca*

No dudamos de que, como en todas las aduanas del mundo, van a producirse incidencias. Pero las incidencias se hablan, se discuten y se resuelven. Con la aduana cerrada no hay incidencias.

¡Bravo! De hecho, FETEIA presentó hace meses un estudio que realizamos a través de nuestra Comisión Nacional de Aduanas, en el que se detectaban problemas estructurales de carácter

general, y situaciones de conflicto en todas y cada una de las Aduanas y de los Puestos de Control Fronterizo en servicio. Son muchos los problemas que hemos detectado, pero hemos propuesto soluciones a cada uno de ellos. Ante esta situación, ¿a alguna mente perversa se le ha ocurrido cerrar la Aduana de Barajas, o del Puerto de Valencia, hasta que se subsanen estos problemas? Parece que lo que sucede en Melilla responde a una realidad distinta y lejana. Grave error. Este documento ha sido librado a todos (demasiados) los ministerios implicados, y a los Grupos Parlamentarios, para que se analicen nuestras propuestas de solución. Los problemas hay que solucionarlos uno a uno y cuando se producen y por tanto no vemos ningún impedimento en que mañana se pueda dotar la aduana de personal y hacer operativa la aduana melillense. No sólo nos hemos dirigido al presidente del Gobierno de España, también lo hemos hecho al presidente de nuestra Federación europea CLECAT. Esta semana hemos visto como el puerto de Tanger-Med ha entrado ya en el top de los 20 puertos de contenedores más importantes del mundo. Mi más sincera enhorabuena al reino marroquí. El problema del cierre de Melilla no afecta sólo a los melillenses, o a España, sino que afecta a toda la UE. No hay que olvidar que las cadenas logísticas compiten entre sí y si bien es cierto que no estoy planteando que los puertos de Melilla (que sufre una disminución espectacular de negocio, producto en muy buena parte por el cierre de la aduana terrestre) o de Ceuta compitan con Tanger-Med, hay que tener en cuenta que en una cadena si el menor de los eslabones se rompe, se rompe toda la cadena, y entonces la ventaja la tiene nuestra competencia.

En base a estos datos y reflexiones, hemos solicitado al presidente del Gobierno la reapertura inmediata de la aduana melillense y reiteramos la necesidad de que se cree una comisión interministerial para la mejora de la gestión de los procedimientos aduaneros y se establezca una cadena de mando efectivo en estas infraestructuras estratégicas para el comercio internacional. Tal como se detectó en el estudio de FETEIA del que hacía referencia anteriormente. Alguien podría pensar que es una cierta contradicción que rehusemos participar en una comisión como la que se nos ha planteado (es aquello de que, cuando no soy capaz de cumplir mis compromisos, vamos a crear alguna comisión para distraer al personal) y en cambio pidamos que urgentemente se constituya la Comisión interdepartamental a la que me refería, que tiene como objetivo poner orden al sistema Aduanero de todo el estado, que se constituya con urgencia y además que cuente con la presencia de los expertos, los empresarios que movemos la carga, es decir los transitarios, representantes aduaneros y operadores logísticos.

Hasta ahora, sólo podemos constatar que la desidia o compromisos inconfesables de los gobiernos provocan la asfixia de la economía melillense, la pérdida de ingresos millonarios, y obstruyen la creación de puestos de trabajo de calidad. Reaccionen, por favor. Demuestren que Melilla está más cerca y que la sentimos más próxima que nuestro estimado satélite.

LOGÍSTICA

## FETEIA se une a Light Eyes para fortalecer la ciberseguridad en el sector de los transitarios



Carles Flamerich, CEO , cofundador y director general de Lights Eyes; y Enric Ticó, presidente de FETEIA-OLTRA.

FETEIA-OLTRA ha establecido una colaboración estratégica con la empresa de soluciones de ciberseguridad, Light Eyes. El objetivo principal de esta alianza es concienciar a los transitarios sobre la importancia de la ciberseguridad y proporcionar herramientas para proteger sus operaciones comerciales.

BARCELONA · Las dos instituciones han acordado que Light Eyes ofrecerá sesiones informativas dirigidas a los miembros de FETEIA para destacar la necesidad de implementar protocolos de ciberseguridad en sus empresas. Estas sesiones abordarán temas como la prevención de ataques cibernéticos, la gestión de datos y la seguridad de la información.

Además, como parte de una prueba piloto, Light Eyes ha realizado un análisis exhaustivo de la infraestructura actual relacionada con la ciberseguridad y la protección de la información de FETEIA y los resultados obtenidos han sido muy favorables para la Federación.

El acuerdo también prevé que las empresas asociadas a ATEIA/FETEIA tengan acceso a descuentos exclusivos en los servicios de ciberseguridad proporcionados por Light Eyes.

## Congreso de FETEIA

Durante el próximo congreso de FETEIA, que tendrá lugar del 26 al 29 de septiembre en Zaragoza, Light Eyes ofrecerá una sesión práctica sobre ciberseguridad. Los asistentes tendrán la oportunidad de adquirir conocimientos prácticos y herramientas útiles para fortalecer la seguridad en sus operaciones comerciales.

Light Eyes está comprometida en ayudar a las empresas a protegerse ante las crecientes amenazas cibernéticas. Su experiencia en ciberseguridad y esta colaboración con FETEIA son pasos importantes hacia un futuro más seguro para todos los transitarios.

## FETEIA acuerda con Light Eyes incentivar la ciberseguridad en los transitarios



Carles Flamerich, CEO , cofundador y director general de Lights Eyes; y Enric Ticó, presidente de FETEIA-OLTRA.

La Federación Española de [Transitarios](#) (FETEIA-OLTRA) ha sellado una colaboración con la empresa especializada en soluciones de ciberseguridad Light Eyes.

El objetivo principal de la alianza es concienciar a los transitarios sobre la importancia de la ciberseguridad y proporcionar herramientas para proteger sus operaciones comerciales.

En este sentido, Light Eyes ofrecerá sesiones informativas dirigidas a los miembros de FETEIA para destacar la necesidad de implementar protocolos de ciberseguridad en sus empresas. Durante las sesiones, se abordarán temas como la prevención de ataques cibernéticos, la gestión de datos y la seguridad de la información.

---

Gracias a la colaboración, los asociados a FETEIA/ATEIA's tendrán descuentos exclusivos en los servicios de Light Eyes.

Y como parte de una prueba piloto, Light Eyes ha realizado un análisis exhaustivo de la infraestructura actual de FETEIA en cuanto a ciberseguridad y protección de la información, obteniendo la federación unos resultados "muy favorables", según comunica la entidad.

Para darse a conocer entre los asociados, durante el Congreso FETEIA que se celebrará del 26 al 29 de septiembre en [Zaragoza](#), Light Eyes ofrecerá una sesión práctica sobre ciberseguridad. Durante la actividad, los asistentes podrán adquirir conocimientos prácticos y herramientas útiles para fortalecer la seguridad en sus operaciones comerciales.



## Lights Eyes se une a Feteia Services para fortalecer la ciberseguridad en el sector de los transitarios

La Federación Española de Transitarios (Feteia) ha establecido una colaboración estratégica con la empresa de ciberseguridad, Light Eyes. El objetivo principal de esta alianza es concienciar a los transitarios sobre la importancia de la ciberseguridad y proporcionar herramientas para proteger sus operaciones comerciales.

Fruto de esta colaboración, Light Eyes ofrecerá sesiones informativas dirigidas a los miembros de Feteia para destacar la necesidad de implementar protocolos de ciberseguridad en sus empresas. Estas sesiones abordarán temas como la prevención de ataques cibernéticos, la gestión de datos y la seguridad de la información.

Además, como parte de una prueba piloto, Light Eyes ha realizado un análisis exhaustivo de la infraestructura actual relacionada con la ciberseguridad y la protección de la información de Feteia. Los resultados obtenidos han sido muy favorables para la federación.

Por otro lado, las empresas asociadas a las Ateias y/o a Feteia tendrán acceso a descuentos exclusivos en los servicios de ciberseguridad proporcionados por Light Eyes.

### Congreso de Feteia de Zaragoza

Por otro lado, durante el próximo congreso de Feteia, que tendrá lugar del 26 al 29 de septiembre en Zaragoza, Light Eyes ofrecerá una sesión práctica sobre ciberseguridad. Los asistentes tendrán la oportunidad de adquirir conocimientos prácticos y herramientas útiles para fortalecer la seguridad en sus operaciones comerciales.

Light Eyes está comprometida en ayudar a las empresas a protegerse ante las crecientes amenazas cibernéticas. Su experiencia en ciberseguridad y esta colaboración con Feteia son pasos importantes hacia un futuro más seguro para todos los transitarios.

## Lights Eyes se une a FETEIA Services para fortalecer la ciberseguridad en el sector de los transitarios

FETEIA-OLTRA ha establecido una colaboración estratégica con la empresa referente en soluciones de ciberseguridad, Light Eyes. El objetivo principal de esta alianza es concienciar a los transitarios sobre la importancia de la ciberseguridad y proporcionar herramientas para proteger sus operaciones comerciales.



*Carles Flamerich, CEO, cofundador y director general de Lights Eyes, junto a Enric Ticó, presidente de FETEIA*

### Detalles de la Colaboración

- **Sesiones Informativas:** Light Eyes ofrecerá sesiones informativas dirigidas a los miembros de FETEIA para destacar la necesidad de implementar protocolos de ciberseguridad en sus empresas. Estas sesiones abordarán temas como la prevención de ataques cibernéticos, la gestión de datos y la seguridad de la información.
- **Resultados Positivos:** Como parte de una prueba piloto, Light Eyes ha realizado un análisis exhaustivo de la infraestructura actual relacionada con la ciberseguridad y la protección de la información de FETEIA. Los resultados obtenidos han sido muy favorables para la Federación.
- **Descuentos Exclusivos:** Las empresas asociadas a ATEIA/FETEIA tendrán acceso a descuentos exclusivos en los servicios de ciberseguridad proporcionados por Light Eyes.

### Próximo Congreso de FETEIA

Durante el próximo congreso de FETEIA, que tendrá lugar del 26 al 29 de septiembre en Zaragoza, Light Eyes ofrecerá una sesión práctica sobre ciberseguridad. Los asistentes tendrán la oportunidad de adquirir conocimientos prácticos y herramientas útiles para fortalecer la seguridad en sus operaciones comerciales.

Light Eyes está comprometida en ayudar a las empresas a protegerse ante las crecientes amenazas cibernéticas. Su experiencia en ciberseguridad y esta colaboración con FETEIA son pasos importantes hacia un futuro más seguro para todos los transitarios.

LOGÍSTICA

## Emili Sanz: “La ampliación de El Prat es una inversión fundamental para la carga aérea”



ATEIA-OLTRA Barcelona ha celebrado esta noche una nueva edición del Día del Transitario, con la presencia de un centenar de representantes de las empresas transitarias de la capital catalana.

BARCELONA · Además del presidente de ATEIA-OLTRA Barcelona, Emili Sanz, también han estado presentes el presidente de Port de Barcelona, Lluís Salvadó; el presidente del COACAB, Antonio Llobet; el presidente de los consignatarios barceloneses, Salvador Richard; y el presidente de las empresas estibadores, Javier Vidal.

En su parlamento, el presidente de ATEIA-OLTRA Barcelona ha señalado que a pesar de las grandes dificultades geopolíticas del momento, como las guerras de Ucrania y la de Israel, las empresas transitarias de Barcelona han demostrado “carácter y habilidad” para encontrar soluciones a los problemas.

Sanz también ha mostrado su satisfacción por el fin del Consortia Block Exemption Regulation, que precisamente finalizaba hoy, además de mostrar su preocupación por la reforma del Código Aduanero de la Unión, “que nos tiene a todos ocupados”, ha comentado.

Finalmente, el presidente de los transitarios barceloneses ha remarcado la necesidad de ampliar el Aeropuerto de El Prat, “una inversión cabdal para la carga aérea”, ha señalado.

Una vez finalizados los parlamentos, y con la entrega de las distinciones a las empresas de la asociación que cumplen 10, 20, 30 y 40 años, se ha pasado a la cena que también ha servido para estrechar lazos entre los representantes de la comunidad portuaria de la ciudad condal.

## **ATEIA-OLTRA Barcelona otorga distinciones a empresas históricas**

Instauradas en 2010, ATEIA-OLTRA Barcelona ha consolidado la tradición de reconocer anualmente el compromiso y apoyo de las empresas asociadas a la entidad. En esta 15ª edición del Día del Transitario se ha otorgado la distinción de ATEIA-OLTRA Barcelona a las siguientes empresas transitarias:

**40 años:** Transmec de Bortoli Group España

**30 años:** Aduanas Alie, Blue Water Shipping España, DSV Road Spain y Vallés Forwarding

**20 años:** Global Freight International

**10 años:** Ares Barcelona e Icontainers Solutions

Además, se ha otorgado la Distinción de Oro a la Fundación Cares con motivo de su 25º aniversario, en reconocimiento a su trayectoria ofreciendo servicios de calidad y apostando claramente por mejorar la inserción de las personas con discapacidad en el entorno laboral. Valoramos muy especialmente el acuerdo de colaboración que mantiene con ATEIA OLTRA BARCELONA y que nos ha permitido compartir varios proyectos a lo largo de los años, como es este evento.



*Joan Jaume, secretario general del Departament de Territori de la Generalitat; Emili Sanz, presidente de ATEIA-OLTRA Barcelona; Lluís Salvadó, presidente del puerto de Barcelona, y Marc Sanglas, secretario de Mobilitat i Infraestructures del Departament de Territori, presentes en el Día del Transitario // Público asistente a la decimoquinta edición del Día del Transitario*

## **La coyuntura internacional resalta al transitario como agente indispensable**

El 15º Día del Transitario, que organizó ATEIA-OLTRA Barcelona este jueves 25 de abril en el Mas Ravetllat-Pla, reunió a toda la comunidad logística-portuaria para estrechar lazos y destacar la figura del forwarder ante los retos del presente. En esta velada, Emili Sanz, presidente de ATEIA-OLTRA Barcelona, reflejó inevitablemente la situación geopolítica global y cómo han afectado a la cadena de suministro, nombrando episodios como la invasión de Ucrania, la guerra en Gaza, o los ataques hutíes en el Mar Rojo.

“Lejos de mejorar la situación, Irán ahora llama a la puerta para que los dejen participar en esta macabra fiesta”, lamentó Sanz, refiriéndose al secuestro del *MSC Aries* por parte de la Guardia Revolucionaria iraní a mediados de este mes de abril. Ello “puede hacer empeorar la

situación en el Estrecho de Ormuz”, clarificó Sanz, quien ensalzó las “[habilidades](#)” del transitario para sortear todos los escollos que han acontecido en los últimos años.

“Tras la pandemia, los fletes marítimos aumentaron hasta un 500%, y aunque luego volvieron a bajar hasta unos niveles más razonables, ahora se mantienen en niveles de supervivencia”, evidenció Sanz. El presidente de ATEIA Barcelona subrayó la importancia de que “los fletes se mantengan a un nivel suficiente para que las [navieras](#) puedan asumir sus costes, que no son pocos, y tener margen de beneficio suficiente”, una necesidad que se complica ante la inestabilidad internacional.

A esta coyuntura geopolítica, Emili Sanz nombró uno de los temas que más ha sonado en el sector en el último año, que es el Consortia Block Exemption. “Precisamente hoy -25 de abril-, esta regulación queda derogada”, recordó Sanz, por lo que las navieras ya no podrán crear acuerdos de cooperación para [prestar servicios de forma conjunta](#) en el transporte marítimo de carga.

Emili Sanz protestó igualmente por la abundancia de reglamentos que desde la Comisión Europea se imponen al sector, como es el caso del [Emission Trading System](#) (ETS) o la nueva reforma del [Código Aduanero de la Unión](#) (CAU): “La normativa europea nos mantiene ocupados, una cantidad de normas que se acumulan para convertirse en una sopa de letras de acrónimos que se actualizan continuamente”, protestó.

**El aeropuerto de Barcelona “debe estar a la altura”**

Y siguió su intervención mencionando la ampliación del aeropuerto del Prat: “¿Tan difícil es conseguir una solución aceptable para todas las partes?”, se preguntó, invitando al entendimiento entre administraciones y actores implicados. “Desde la carga aérea, defendemos el negocio del transporte y la logística internacional, pero parece que solo importa el pasaje”, recalcó.

Sobre el aeropuerto del Prat, Emili Sanz anunció que los transitarios habían celebrado recientemente una primera reunión de trabajo con la directora del aeropuerto, Eva Valenzuela, Aena, el COACAB y empresas de handling “para dar respuesta a la preocupación de los transitarios en cuanto a los servicios de carga y descarga en el aeropuerto de Barcelona, que debe estar a la altura del hub logístico al que ofrecemos servicio”, defendió Emili Sanz.

En el ámbito meramente portuario, el presidente de ATEIA Barcelona felicitó al puerto de Barcelona por su “esfuerzo” y las mejoras que han emprendido en los ámbitos económico, social y medioambiental. “Es el principal contribuyente de Puertos del Estado, y tiene un futuro prometedor para convertirse en el principal hub de entrada de vehículos eléctricos chinos para su posterior distribución por el Sur de Europa y el Mediterráneo”, y aplaudió las últimas cifras de tráfico del recinto catalán.



*Emili Sanz, presidente de ATEIA Barcelona*

**Emili Sanz ensalzó las “habilidades” del transitario para sortear todos los escollos que han acontecido en los últimos años**

Seguidamente, también intervino el secretario general del Departament de Territori de la Generalitat Joan Jaume: “La labor del transitario es fundamental para todos los ciudadanos y empresas de Catalunya, porque facilitáis las operaciones de comercio internacional conjugando el transporte, la logística y la distribución de la mercancía, con una posición integradora y gran conocimiento, por lo que el Govern quiere estar a vuestro lado”, resaltó.



*Joan Jaume, secretario general del Departament de Territori de la Generalitat*

**“La labor del transitario es fundamental para todos los ciudadanos y empresas de Catalunya, porque facilitáis las operaciones de comercio internacional”**

## Fundació CARES, distinción de Oro de ATEIA Barcelona

La celebración prosiguió con el habitual reconocimiento a las empresas asociadas y vinculadas a ATEIA Barcelona desde hace 40, 30, 20 y 10 años.

Asimismo, se reconoció la labor y trayectoria de la Fundació CARES para fomentar la inserción laboral de personas con discapacidad, una tarea que desarrolla desde hace 25 años. Como se mencionó, la comunidad portuaria ha propuesto a la entidad para ser merecedora de la Creu de Sant Jordi al ofrecer empleo en el sector logístico a cientos de personas en Catalunya.



Helena Borbón, directora general de la Fundació CARES, recibiendo la distinción de Oro de ATEIA-OLTRA Barcelona

### Empresas distinguidas por años de afiliación a ATEIA Barcelona

#### 40 AÑOS

- TRANSMEC DE BORTOLI GROUP ESPAÑA, S.A.

#### 30 AÑOS

- ADUANAS ALIE, S.A.
- BLUE WATER SHIPPING ESPAÑA, S.A.
- DSV ROAD SPAIN, S.A.U.
- VALLÈS FORWARDING, S.L.

#### 20 AÑOS

- GLOBAL FREIGHT INTERNACIONAL S.A.

#### 10 AÑOS

- ARES BARCELONA, S.L.
- ICONTAINERS SOLUTIONS, S.L.



En un contexto marcado por la política, con el inicio de la campaña electoral en Catalunya y la incertidumbre sobre el futuro inmediato y la continuidad del Gobierno central, los transitarios ensalzaron el valor del servicio fiable, la eficacia y la seguridad para que todo acabe funcionando en el sector de la exportación y la importación de la mercancía. Así se expresó el presidente de Atea Barcelona, Emilio Sanz, en el marco de la celebración de la XV edición del Día del Transitario, que se ha convertido en un punto de encuentro clásico de la comunidad portuaria catalana. La casa Mas Ravetllat, edificio barcelonés protegido como Bien Cultural de Interés Local y que durante la Guerra Civil acogió al gobierno vasco en el exilio, fue el escenario de reunión del sector, justo el día que Atea-Oltra Barcelona celebraba sus 47 años de vida.

En su habitual repaso a la actualidad, Emilio Sanz recordó la capacidad de resiliencia de los transitarios ante los diferentes episodios que han generado inestabilidad en el mercado de los fletes, como la pandemia de la Covid-19, la guerra entre Rusia y Ucrania y el conflicto en el Mar Rojo. “Son situaciones que han provocado un incremento de los fletes, en los que la carga por vía marítima tiene que soportar costes más elevados y trayectos más largos y parece que la situación empeorará con la irrupción de Irán en el panorama internacional”.

Frente a esta inestabilidad geopolítica, Sanz contrapuso la fortaleza y el valor de los transitarios, que han resistido a las dificultades y a las normativas que favorecen la concentración de la oferta. En este sentido, el presidente de Atea Barcelona recordó que justamente ayer, 25 de abril de 2024, se derogaba el Consortia Block Exemption Regulation (CBRE), un reglamento que desde el año 2009 eximía a las alianzas entre navieras de las normas habituales de defensa de la competencia.

### El valor de la carga

Durante su discurso, Sanz elogió el papel del puerto de Barcelona “por sus esfuerzos por la sostenibilidad económica, ambiental y social”. Ante la presencia del presidente del puerto de Barcelona, Lluís Salvadó, destacó la contribución de la entidad al sistema portuario español, que lidera el puerto barcelonés, y la recuperación del tráfico de contenedores, que ha crecido un 23% durante el primer trimestre. Asimismo, desde Ateia Barcelona se ensalzó el auge de la importación de vehículos eléctricos chinos, que ahora se puede ver reforzada con el anuncio del desembarco de la firma Chery en la capital catalana.

Además de Lluís Salvadó, en la celebración del XV Día del Transitario, estuvieron presentes Joan Jaume, secretario general del Departamento de Territorio de la Generalitat de Catalunya, Joan Jaume, Marc Sanglas, secretario general de Movilidad e Infraestructuras del mismo departamento, y los representantes de la comunidad portuaria de Barcelona, como los agentes de aduanas, los consignatarios y los estibadores.

Joan Jaume defendió la tarea ejercida por los transitarios, recordando que “sois una profesión desconocida por la sociedad en general, pero responsables de entre un 80 y un 90% de las operaciones comerciales”.

### Reconocimientos empresariales

En el marco de la XV edición del Día del Transitario, Ateia Barcelona reconoció a las empresas transitaria asociadas y vinculadas a la entidad. En reconocimiento a los 40 años de trayectoria, se reconoció a Transmec de Bortoli Group España. Con tres décadas de trayectoria, se distinguió a Aduanas Alie, Blue Water Shipping, DSV Road Spain y Valles Forwarding. Con 20 años de recorrido, se reconoció a Global Freight Internacional. Tras una década de actividad, se ha reconocido a Ares Barcelona e Incontainers Solutions.

Por su parte, la Fundación Cares, con motivo de su 25 aniversario, recibió la Distinción de Oro, en reconocimiento a su trayectoria, ofreciendo servicios de calidad y apostando claramente por mejorar la inserción de las personas con discapacidad en el entorno laboral. Asimismo, la propia Ateia-Oltra Barcelona anunció que ha propuesto a la entidad para recibir la Creu de Sant Jordi, un galardón que entrega anualmente la Generalitat de Catalunya.

Una vez más, los encuentros, las reivindicaciones, la complicidad, las charlas y las confidencias entre la comunidad portuaria y logística de Barcelona, además de los premios y los reconocimientos empresariales, fueron los protagonistas del Día del Transitario, que ya ha celebrado 15 ediciones.



## «La misión comercial de la Comunidad Portuaria de Algeciras a México es una nueva oportunidad de sinergia y crecimiento»

Se busca fortalecer lazos y expandir operaciones a través de un memorándum con AMACARGA



En las próximas horas, la Comunidad Portuaria de la Bahía de Algeciras iniciará una misión comercial a México, apoyada por Andalucía Trade y la Cámara de Comercio del Campo de Gibraltar. Esta iniciativa se presenta como respuesta a una invitación previa de empresarios mexicanos y tiene como objetivo principal la firma de un Memorándum de Entendimiento con AMACARGA, la asociación equivalente a la FETEIA, la federación de Transitarios en México.

Este acuerdo busca unificar y ampliar las sinergias entre operadores logísticos de ambos países, en un momento donde los intereses comerciales compartidos son cada vez más evidentes. «Estamos muy ilusionados con esta misión porque representa una oportunidad para fortalecer los tráficos comerciales que México puede ofrecer al puerto de Algeciras», ha señalado el presidente de ATEIA-Bahía, la Asociación de Transitarios de la Bahía de Algeciras, Manuel Cózar con quien hemos hablado.

El Puerto de Algeciras, ¿pasa por ser la Nueva Puerta de Europa para el Comercio Sudamericano?

El puerto de Algeciras se perfila como un candidato principal para convertirse en la principal puerta de entrada de productos sudamericanos a Europa. Sin embargo, este objetivo enfrenta desafíos significativos relacionados con la necesidad de mejoras en infraestructuras logísticas. «Si bien existe un potencial enorme y un interés creciente por parte de países como Costa Rica, Colombia y México, es esencial que el gobierno español apoye más activamente al puerto de Algeciras para alcanzar estas metas».

¿Los problemas en la Aduana y el Punto de Control Fronterizo de Algeciras empiezan a ser crónicos?

El puerto de Algeciras y el área metropolitana de la Bahía se enfrentan a problemas crónicos debido a la falta de personal y la creciente demanda en los controles fitosanitarios y aduaneros. La situación se ha agudizado hasta el punto de que el tráfico diario está colapsado, tanto en Algeciras como en el puerto de Tánger Med, debido a la falta de conductores y el crecimiento desmedido de transportistas marroquíes. «Esta situación es preocupante y requiere una acción urgente y coordinada de todas las administraciones y de la Aduana, cuya capacidad de respuesta se ha visto limitada por la falta de recursos y la implementación de nuevas normativas».

¿Puede esto generar un problema grave para el puerto de Algeciras?

Sí, sin lugar a dudas, ahora mismo estamos en un momento que se toman algunas medidas, pero si el gobierno de España no da los pasos oportunos para darle la prioridad y darle su sitio al puerto de Algeciras, seremos nosotros mismos los que nos estaremos cargando esta infraestructura. Entonces hacen falta decisiones ya, no que venga el ministro y que nos cuente una milonga que después no va a ningún sitio, sino hace falta que se hagan actuaciones efectivas. Nos costa, que la Junta de Andalucía está por la labor, pero al fin y al cabo es algo que depende más bien de la Administración Central. Entonces, a ver si alguna vez se equivocan y apuestan un poco más por nosotros y no tanto los demás.

¿Hay un trato discriminatorio hacia el puerto de Algeciras respecto a otros puertos?

En Europa, está claro que tanto Bélgica y Holanda tienen unas tramitaciones que son bastante más laxas que las nuestras y esta es nuestra lucha desde hace muchísimos años. No entendemos como, si pertenecemos a la Unión Europea, los tráficos que entran por Centroeuropa tienen un tratamiento muy diferente, con ventajas fiscales y con ventajas de todo tipo, incluso en los controles sanitarios. Ese es el gran problema que tenemos, que utilizamos unas herramientas que no tienen nada que ver con las que utilizan los demás.

Entonces, o se equiparan las tramitaciones y el tratamiento, o si no, nunca vamos a ser capaces de poder crecer.

A nivel logístico, ¿cómo se puede solucionar el problemas de la falta de recursos?

La solución es muy sencilla, necesitamos un gobierno que sea valiente, que coja las riendas, que estamos viendo que desde hace muchísimos años están totalmente estancadas las Zonas de Actividades Logísticas, porque el precio que tiene el metro es totalmente inasumible, y por eso están como están. Entonces, a partir de ahí, si en su momento hubo alguna Administración que compró de una manera indebida o a un precio que no era el de mercado, pues eso alguien lo tendrá que asumir. Alguien tendrá que hacer balance y tendrá que poner el precio justo de lo que eso vale a día de hoy y entonces es cuando podríamos ver que grandes multinacionales que siempre han mostrado mucho interés por estar aquí, darán un paso. Mientras esto no se haga, vamos a estar como estamos, una zona en San Roque que lo único con lo que cuenta es con un almacén de chatarras, o una zona en el Fresno, que también es inasumible en este caso, así difícilmente vamos a llegar a negociar.

La incertidumbre del Brexit, ¿les lleva a lamentar el impacto respecto a Gibraltar?

La falta de claridad respecto al Brexit y sus efectos sobre la fiscalidad y el control fronterizo en Gibraltar también generan preocupación. «Existe una opacidad considerable que afecta a muchas familias vinculadas a las operaciones fronterizas, quienes se enfrentan a una incertidumbre total sobre su futuro laboral». Hay que recordar, que en el puerto de Algeciras operan medio centenar de agencias transitarías, lo que supone un millar de puestos de trabajo, directos e indirectos.



La Asociación de Transitarios, Expedidores Internacionales y Asimilados (ATEIA) Oltra Bahía de Algeciras y la Asociación Mexicana de Agentes de Carga (AMACARGA) han firmado un Memorando de Entendimiento (MOU) para la colaboración internacional en el sector logístico y de aduanas, durante un acto llevado a cabo en la sede de la Asociación de Agentes de Aduanas de las Aduanas Metropolitanas (AAADAM), en la ciudad de México y culminando dos jornadas intensas de intercambio y colaboración.

La firma del MOU no solo simboliza un compromiso entre ambas partes para fortalecer sus relaciones y mejorar la cooperación en actividades logísticas y aduaneras, sino que también representa una puerta abierta a nuevas oportunidades de negocio entre la Comunidad portuaria de Algeciras y los operadores logísticos mexicanos. Además de ATEIA Oltra y AMACARGA, la firma contó con la participación de otras importantes asociaciones del sector, como la Asociación Nacional de Importadores y Exportadores de la República Mexicana (ANIERM), El Bajío y la Asociación Mexicana de Agentes Navieros (AMANAC).

Estas jornadas han sido un escenario para la discusión de temas cruciales en el ámbito de la logística y el comercio internacional, destacando el enorme potencial que ofrece la colaboración entre España y México en este sector. La acogida positiva y el entusiasmo compartido durante las jornadas reflejan la importancia de estas alianzas en la facilitación del comercio y el desarrollo económico.

Tras el éxito de estas jornadas y la firma del MOU, la delegación española se prepara ahora para su próxima visita al puerto de Veracruz, llevando consigo grandes expectativas y la ilusión de continuar fortaleciendo los lazos entre ambos países.

MARÍTIMO

Misión comercial de la APBA de la mano de la Cámara de Comercio del Campo de Gibraltar y la Agencia Trade Andalucía

## El Puerto de Algeciras refuerza en México los lazos con su octavo socio comercial



De izquierda a derecha: Manuel Cózar, presidente ATEIA Algeciras; Juan Pablo Pacheco, presidente AMACARGA; Eva Maria Muñoz, vicepresidenta AMACARGA; Nicolás Martínez, jefe del Departamento de Desarrollo de Negocio de la APBA.

El Puerto de Algeciras protagoniza esta semana una misión comercial a México, de la mano de la Cámara de Comercio del Campo de Gibraltar y la Agencia Trade Andalucía, que refuerza los lazos establecidos el pasado noviembre cuando visitaron el puerto andaluz los presidentes de las principales asociaciones del sector marítimo portuario mexicano.

ALGECIRAS. Una amplia delegación empresarial e institucional ha viajado hasta Centroamérica con México DF y Veracruz como principales destinos de una cita que viene a reforzar los lazos establecidos el pasado noviembre cuando visitaron el Puerto de Algeciras los presidentes de las principales asociaciones del sector marítimo portuario mexicano. La misión también está contando con el respaldo de la Oficina Económico y Comercial de España en México.

Además de mantener encuentros B2B con importadores y exportadores mexicanos en las principales áreas de actividad, el Puerto de Algeciras ha tenido la oportunidad de presentar su oferta en el transcurso de un Foro Logístico celebrado durante el lunes y el martes en la capital, al que siguió la firma de un importante acuerdo de colaboración entre la Asociación de Transitarios del Puerto de Algeciras (ATEIA-Oltra) y la Asociación Mexicana de Agentes de Carga (AMACARGA).

#### Firma de acuerdo

Los presidentes de ambas asociaciones homólogas, Manuel Cózar y Juan Pablo Pacheco, respectivamente, rubricaron un acuerdo que potencia la relación comercial entre ambos países. Hoy la delegación visita el Puerto de Veracruz, con el que el Puerto de Algeciras mantiene línea directa. Allí la comunidad portuaria algecireña celebra diversos encuentros de trabajo, entre ellos con los responsables del Consejo Empresarial Mexicano de Comercio Exterior, la Industria Nacional de Autopartes o la Asociación de Agentes Aduanales de la ciudad portuaria.

#### México, octavo socio comercial

Como segundo destino de las exportaciones extracomunitarias y tercero de procedencia de la importaciones, México es en la actualidad el octavo socio comercial del Puerto de Algeciras con un crecimiento de 14% en el último año. El Puerto de Algeciras cuenta con línea regular directa con los puertos de Veracruz y Altamira operada por Maersk y MSC, y vía transbordo operada por CMA-CGM.

El aceite de oliva y girasol, fruta de hueso, componentes de automoción, maderas, conservas y productos químicos copan las exportaciones hacia México, mientras que metales, componentes de automoción y aguacates, son los principales productos que llegan a los muelles de Algeciras.

Además de la Autoridad Portuaria Bahía de Algeciras y la Cámara de Comercio, participan en la Misión las empresas ECS 360, Logística 360, Comercio Exterior Souto, Operinter Andalucía, Zener Marine Elevator, F.S. Shipping y Eshipping Containers.

LOGÍSTICA

## La Asamblea de ATEIA-OLTRA Barcelona aprueba el balance económico y los presupuestos de la asociación



Josep Maria Vicens, secretario; Emili Sanz, presidente; y Michel Corell, vocal ATEIA-OLTRA Barcelona.

ATEIA OLTRA Barcelona ha celebrado su Asamblea General Ordinaria esta mañana en Barcelona.

La junta directiva de la asociación de transitarios barceloneses ha presentado el Balance económico del ejercicio 2023, según informe auditado; así como el presupuesto para el actual ejercicio 2024 y todo ello ha sido aprobado por unanimidad por parte de los asistentes.

En lo que se refiere al informe de gestión, se ha presentado a los asistentes la Memoria Anual 2023 en la que se recoge la actividad y servicios de la entidad.

ATEIA-OLTRA Barcelona tiene 43 empresas asociadas y la asociación trabaja para representar los intereses de todas ellas ante las instituciones públicas y privadas, así como en los principales foros empresariales nacionales e internacionales.

## Asamblea General de ATEIA Barcelona



*Josep M<sup>a</sup> Vicens, Emili Sanz y Michel Corell, durante la asamblea*

La Asociación de Transitarios de Barcelona (ATEIA-OLTRA), celebró este miércoles Asamblea General ordinaria, presidida por Emili Sanz.

Durante la [asamblea](#) se ha presentado el balance económico del ejercicio 2023, según informe auditado; así como el presupuesto para el actual ejercicio 2024. Estos dos puntos del orden día han sido aprobados por unanimidad por parte de los asistentes.

En lo que se refiere al informe de gestión de ATEIA Barcelona, se ha presentado a los asistentes a la asamblea la *Memoria anual 2023* en la que se recoge la actividad y servicios de ATEIA Barcelona.

LOGÍSTICA

## Una industria resiliente y con buena salud en permanente alerta ante los nuevos desafíos



Los servicios de almacenaje y otras operaciones en almacén generaron en 2023 unos ingresos de 3.100 millones de euros, un 9,7% más que el año anterior.

A pesar del complejo contexto que dibujan las tensiones geopolíticas, el alza de los precios, la incorporación de nuevo talento o la propia transformación de la cadena de suministro, el sector del transporte y la logística goza de buena salud en España, aunque estos y otros retos continúan ejerciendo una importante presión.

El negocio de los operadores logísticos mantiene un notable crecimiento, según datos del Observatorio Sectorial DBK de Informa, el cual indica que, a pesar de una relativa desaceleración, la demanda de servicios de almacenaje y operaciones en almacén, así como de servicios asociados de transporte y distribución de última milla, creció un 9% en 2023.

La facturación de los operadores logísticos en España, incluyendo el almacenaje de mercancías y las operaciones asociadas realizadas sobre la carga almacenada (manipulación, transporte y distribución) y excluyendo la facturación por servicios no asociados a operaciones de almacenaje, alcanzó la cifra de 6.250 millones de euros en 2023. Esto supuso un aumento del 9,2% respecto al año anterior y del 30% respecto al dato de 2020.

Otro de los datos que arroja el Observatorio Sectorial DBK es el alto grado de concentración del sector de operadores logísticos, de forma que los cinco primeros operadores reunieron en 2023 el 41% del mercado, mientras que la participación conjunta de los diez primeros se situó en el 58%. Esta última cifra es cerca de tres puntos superior a la registrada el año anterior.

El presidente del Centro Español de Logística (CEL), Ramón García, se apoya en los datos para justificar el buen momento que atraviesa el sector logístico, “tanto por número de empresas afiliadas al sector, que continúa creciendo mes a mes, como por el número de personas en situación de paro, que sigue una tendencia a la baja desde inicio de año”.

“Podemos decir que ahora mismo gozamos de buena salud y, además, si lo comparamos con el año pasado, la evaluación sigue siendo positiva con 2,47 puntos porcentuales más si hablamos de afiliación de empresas y con una cifra parecida para los parados”. “Si hay un adjetivo que haga justicia a nuestro sector es resiliente, lo demostramos durante la pandemia y lo seguiremos demostrando y eso es signo de una salud de hierro”, asegura García.

#### EL DATO

58%

**CONCENTRACIÓN.** El sector de operadores logísticos en España sigue presentando un “alto y creciente” grado de concentración en los principales grupos, con los diez primeros reuniendo en 2023 el 58% del mercado, tres puntos más que un año antes.

#### Optimismo ante la incertidumbre

Francisco Aranda, presidente de UNO, Organización Empresarial de Logística y Transporte, califica de “apasionante” el momento que vive actualmente el sector del transporte y la logística en España, “porque en muy poco tiempo hemos tenido que aprender a ocupar un puesto protagonista en la economía y en las empresas”.

Se trata de un sector intensivo en empleo (86% indefinido) y también en nuevas tecnologías, así como “transversal, porque además de generar valor como sector propio, favorecemos la generación de valor en la economía y somos tractor de inversiones industriales; y vertebrador de la población, ejerciendo un importantísimo papel al fijar población en esas zonas pertenecientes a la llamada España vaciada”, sostiene Aranda.

En lo que se refiere al movimiento de mercancías del transporte por carretera en España, según relata el vicepresidente ejecutivo de la patronal ASTIC (Asociación de Transporte Internacional por Carretera) y miembro del Comité Ejecutivo de Presidencia de la

Organización Internacional del Transporte por Carretera (IRU), Ramón Valdivia, experimentó en 2023 un crecimiento prácticamente nulo (+0,9%, al transportar 1.602 millones de toneladas.

“No son buenas noticias, pero, sin embargo, nos mostramos optimistas porque, aunque continúa habiendo mucha incertidumbre, las previsiones desde la segunda mitad de 2023 y para este primer semestre de 2024 apuntaban a pérdidas y finalmente no se están produciendo”. Valdivia afirma que, atendiendo a las cifras de matriculaciones de camiones en España “pese a los augurios, estas empresas están en buena forma y sus propietarios y directivos prevén una buena evolución”.

Para Jordi Espín, secretario general de Transprime, Spanish Shippers’ Council, la logística y el transporte en España están, en este momento “en fase de alerta”. “Estamos en un proceso de cambio logístico, que implica cambiar los patrones vigentes hasta el momento para incorporar una nueva mirada logística, que integre conceptos nuevos como la colaboración, la logística ética y el estándar”, comenta.

### Profesionalización

Antonio Llobet, presidente del Consejo General de Colegios de Agentes de Aduanas de España (CGAA), considera que la demanda de servicios de transporte y logística ha aumentado, impulsada por el crecimiento del comercio electrónico y la necesidad de cadenas de suministro eficientes y observa una tendencia creciente hacia la digitalización y la adopción de tecnologías avanzadas, como el Internet de las cosas, la inteligencia artificial (IA) y el blockchain, “que están mejorando la eficiencia y la trazabilidad en las operaciones logísticas”, aunque advierte también que el sector enfrenta desafíos como “la escasez de conductores, el aumento de los costos operativos, y la necesidad de adaptarse rápidamente a los cambios en la demanda y las regulaciones”. Desde el ámbito del transporte ferroviario de mercancías, Juan Diego Pedrero, presidente de la Asociación de Empresas Ferroviarias Privadas (AEFP), asegura que dicho sector presenta “más vigor y fortaleza si miramos a medio plazo”, aunque apunta que la Red Ferroviaria en España se encuentra “patas arriba” por los trabajos, obras e interrupciones de capacidad, por lo que “es imposible que se manifieste en todo su potencial y eso es especialmente grave en un momento donde las empresas ferroviarias están invirtiendo más de 1.200 millones de euros en nuevo material”.

#### EL DATO

+9,2%

**CRECIMIENTO.** Tras crecer un 8% en 2022, el volumen de negocio agregado de los operadores logísticos experimentó de nuevo un notable crecimiento en 2023, cifrado en el 9,2%.

Enric Ticó, presidente de FETEIA-OLTRA, la Federación Española de Transitarios, considera que el sector “en general, sí goza de buena salud”. “Tenemos un sector altamente profesionalizado y que presta servicios de alto valor; nuestras empresas son punteras a nivel mundial y las estadísticas muestran que somos muy eficientes y fiables”, dice Ticó, aunque apunta la existencia de un problema a nivel regulatorio, con “claras amenazas al mantenimiento de la sana competencia, especialmente en el sector marítimo”.

La necesidad de redoblar los esfuerzos para que las pymes “se enganchen a la revolución digital” es un aspecto remarcado por el presidente de UNO, Francisco Aranda, quien menciona la publicación por UNO, junto a los expertos de T-Systems, del informe “La R-Evolución Tecnológica de la Logística y el Transporte”. En todo caso, Aranda deja claro que “el centro de las empresas son las personas que saben interactuar con todas estas tecnologías y ponerlas a su servicio, por lo que es clave apoyar la capacitación del capital humano”.

### Modos de transporte

Precisamente, en el transporte ferroviario de mercancías, se está produciendo un incremento de la demanda en nuevos servicios intermodales y ferroportuarios, aunque los precios “continúan muy contenidos por la competencia de la carretera, que es brutal”, según comenta el presidente de AEF, Juan Diego Pedrero, quien agrega que los Ecoincentivos ferroviarios están incentivando el crecimiento de los tráficos “y si no fuera por las obras y las interrupciones temporales de capacidad estaríamos creciendo significativamente”, lamentando también el “grave problema” de falta de maquinistas en los transportes de mercancías

Para Pedrero, el objetivo del sector debe ser “crecer desde una cuota irrelevante, no tanto de alcanzar el objetivo fijado”. Así, doblar el tráfico de aquí al 2030 “sería un gran éxito” y cree que los Econcentivos deben seguir hasta el año 2030 así como las alternativas y compensaciones a las interrupciones de servicio.

Al analizar la evolución de la demanda y de los precios de los servicios logísticos, el presidente de FETEIA-OLTRA, Enric Ticó, percibe una caída de la demanda y actividad. “Cierto es que la carga aérea se mantiene al alza con carácter generalizado, lo que es una gran noticia, pero me temo que puede deberse en buena medida a los efectos de la crisis del Mar Rojo”, apunta.

“Esta caída se nota especialmente en el transporte por carretera, que resulta empleado (en todo o en parte) para casi cualquier operación de transporte que tiene lugar en nuestro territorio, y también lo vemos en el transporte marítimo, más allá de aumento de tráficos en ciertos puertos, por el cambio de escalas derivado de la crisis del Mar Rojo”, argumenta Ticó.

## Variación de oferta y demanda

En lo que se refiere al ámbito del transporte pesado de media y larga distancia, internacional y doméstico, el vicepresidente ejecutivo de ASTIC, Ramón Valdivia, asegura que atraviesa “una situación muy agitada en la que la capacidad de rápida adaptación es más necesaria que nunca”.

“Vivimos una montaña rusa en términos de oferta y demanda que se está traduciendo, lógicamente, en fuertes variaciones de precios y costes, especialmente los energéticos, pero no sólo ellos, vehículos, costes sociales, componentes, seguros etc.”.

Por parte los cargadores, Jordi Espín, secretario general de Transprime, asegura que los costes de transporte “se mantienen altos y las empresas cargadoras están afrontando la situación asumiendo los precios que el mercado está demandando en este momento”. Se trata, a su juicio, de una coyuntura “difícil” que necesita mucha colaboración de las dos partes para que el flujo de transportes fluya debidamente.

Valdivia, por su parte, explica que, a las dificultades coyunturales del transporte por carretera, se le suman los problemas sectoriales que las empresas arrastran desde hace años, como “las excesivas tasas, burocracia y presión normativa; la falta de conductores profesionales; las barreras existentes en el proceso de formación para convertirse en transportista; o la excesiva fragmentación del tejido empresarial en el que operan nuestros transportistas”.

Para el presidente del CEL, Ramón García, la evolución tanto en precio como en demanda en lo que respecta al transporte de mercancías “está bajando”. “A menor demanda menor precio, algo que podemos ver en el transporte marítimo, que está recuperando unos precios más normales, aunque sigue por encima de las cuotas de 2023”, dice.

Además, los precios del transporte de mercancías por carretera en Europa “también han caído durante los primeros meses del año, empujados por una demanda a la baja, aunque se prevé que se recuperen cuando se estabilice el mercado”. Entretanto, añade García, la cuota de transporte aéreo de mercancías está experimentando unas “subidas pronunciadas”, con un aumento del 17,1% respecto a cifras de 2023, mientras que cifra en un 4% la cuota del ferrocarril.

EN DESTACADO



**Francisco Aranda**  
Presidente de UNO

“El sector vive un momento apasionante porque en muy poco tiempo hemos tenido que aprender a ocupar un puesto protagonista en la economía y en las empresas”



**Ramón García**  
Presidente de CEL

“Si hay un adjetivo que haga justicia a nuestro sector es resiliente, lo demostramos durante la pandemia y lo seguiremos demostrando y eso es signo de una salud de hierro”



**Ramón Valdivia**  
Vicepresidente ejecutivo de ASTIC

“Somos optimistas porque, a pesar de la incertidumbre, las previsiones desde la segunda mitad de 2023 y para este primer semestre de 2024 apuntaban a pérdidas y no se están produciendo”



**Jordi Espín**  
Secretario general de Transprime

“El sector en España está en fase de alerta y estamos en un proceso de cambio logístico que implica cambiar los patrones vigentes para incorporar una nueva mirada logística”



**Antonio Llobet**  
Presidente de CGAA

“La demanda de servicios de transporte y logística ha aumentado, impulsada por el crecimiento del comercio electrónico y la necesidad de cadenas de suministro eficientes”



**Juan Diego Pedrero**  
Presidente de AEF

“El transporte ferroviario de mercancías presenta más vigor y fortaleza si miramos a medio plazo, aunque la Red Ferroviaria en España se encuentra patas arriba”



**Enric Ticó**  
Presidente de FETEIA-OLTRA

“El sector, en general, goza de buena salud, aunque existe un problema a nivel regulatorio, con claras amenazas a la sana competencia, especialmente en el sector marítimo”

LOGÍSTICA

LOGÍSTICA · El XIII Congreso FETEIA se celebrará en Zaragoza del 26 al 29 de septiembre

## Aragón y FETEIA unen sus caminos para potenciar el sector logístico en la comunidad



Ismael de Marcos, presidente de ATEIA Aragón; Enric Ticó, presidente de FETEIA-OLTRA; y Blanca Guitart, directora. Foto M.V.

FETEIA celebrará durante cuatro días la decimotercera edición del congreso de los transitarios españoles en uno de los territorios con mayor crecimiento del sector del sur de Europa.

BARCELONA. El evento dará su pistoletazo de salida el jueves 26 de septiembre, con un almuerzo entre el presidente de FETEIA, Enric Ticó, y la prensa. A partir de aquí, se sucederán visitas culturales y gastronómicas con jornadas de trabajo. La primera de ellas estará protagonizada por responsables del Gobierno de Aragón, con el objetivo de dar respuesta a las preguntas de los transitarios presentes en el congreso sobre la capacidad del territorio aragonés de albergar plataformas e infraestructuras logísticas.

Como es habitual, también habrá tiempo para hablar sobre uno de los temas más significativos para los transitarios, las aduanas, y se espera la presencia de la recién elegida directora del Departamento de Aduanas e Impuestos Especiales, Nerea Rodríguez.

El XIII Congreso FETEIA también pondrá el foco en las tendencias actuales en comercio internacional, se pondrá en relieve la marca de calidad FETEIA y se realizarán talleres prácticos sobre últimas tecnologías para afrontar retos como la ciberseguridad.

*Las jornadas de trabajo se centrarán en ámbitos como el aduanero o dar visibilidad a la marca de calidad FETEIA*

## Ticó

Durante la presentación del Congreso, celebrada en el stand del Gobierno de Aragón, Enric Ticó ha destacado que “Aragón es una de las principales plataformas logísticas del sur de Europa, con grandes infraestructuras, especialmente ferroviarias”. El presidente de FETEIA ha alabado los grandes acuerdos entre todas las instituciones aragonesas para fortalecer el sector logístico. En este sentido, el presidente de ATEIA Aragón, Ismael de Marcos, ha destacado que el sector representa el 5,5% del PIB de la comunidad, “nos estamos convirtiendo en uno de los sectores económicos de referencia de Aragón”, ha comentado.

De Marcos ha destacado las inversiones de grandes empresas en el territorio y el impulso en formación para profesionales del sector.



*Ismael de Marcos, Enric Ticó y Blanca Guitart*

## **El XIII Congreso FETEIA ha comenzado ya en el SIL 2024**

El XIII Congreso FETEIA, a celebrar del 26 al 29 de septiembre en Zaragoza, ha comenzado este jueves en el Salón Internacional de la Logística (SIL 2024) de Barcelona. Esta aparente contradicción en tiempo y lugar se explica por la presentación del Congreso de transitarios celebrado en el stand de Aragón Plataforma Logística y donde se ha informado que se ha abierto el plazo de inscripciones.

La presentación ha contado con el presidente de FETEIA, Enric Ticó, su directora general, Blanca Guitart, y el presidente de ATEIA Aragón, Ismael de Marcos, encargado de contar por qué se celebra el encuentro de transitarios en Aragón y, más concretamente, en Zaragoza: la logística supone el 5,5% del PIB aragonés y es uno de los sectores de referencia en la Región.

Por su parte, Enric Ticó explicó que Aragón es la principal plataforma logística del Sur de Europa y todas las instituciones y ciudadanía han tomado consciencia de la importancia de este sector y ha acogido “con cariño” al Congreso, Por su parte, FETEIA se compromete a colaborar al desarrollo económico aragonés.

#### CONGRESO EN 5 BLOQUES

El Congreso se estructurará en cinco bloques de trabajo: infraestructuras de Aragón, imán para las inversiones; Aduana digital, fundamental para los transitarios; tendencias del mercado global; FETEIA “Marca de Calidad”, lobby y asociación exclusiva de empresas contrastadas; y finalmente, nuevas tecnologías aplicadas al sector.

El presidente de FETEIA explicó que “los congresos son punto de encuentro personal” para los negocios, pero también sirven para poner sobre la mesa “información fiable y novedades ciertas”. Dijo Enric Ticó que “hoy empieza el plazo de inscripción” para un evento de “éxito asegurado” que dependerá de la implicación de todos.



En un marco tan adecuado como el Salón Internacional de la Logística (SIL), la asociación de transitarios Feteia ha dado el pistoletazo de salida a su XIII congreso, que tendrá lugar en Zaragoza entre el 26 y el 29 de septiembre. El encuentro, que se ha presentado hoy con la presencia del presidente de Ateia Aragón, Ismael de Marcos, y el presidente y la directora de Feteia, Enric Ticó y Blanca Guitart. Para De Marcos, el hecho de que el congreso se celebre en la capital aragonesa responde por el interés creciente por Aragón como polo logístico tras el anuncio de implantación de algunas multinacionales, como es el caso de Amazon. El presidente de Ateia Aragón, ha destacado la situación geográfica de Zaragoza y Aragón, recordando que más del 75% de las mercancías que circulan por el Estado español pasan por allí. Además, De Marcos ha recordado que la logística ya supone más de un 5% del Producto Interior Bruto (PIB) de la economía aragonesa.

Por su parte, el presidente de Feteia, Enric Ticó, ha reivindicado la celebración del congreso por la necesidad que tienen los profesionales, en este caso los transitarios, de “compartir información veraz y recibir novedades, especialmente del sector tecnológico y de gestión”. Además, en un contexto de disrupciones en el sector del transporte marítimo de mercancías, Ticó ha definido al transitario “como el aliado principal del sector logístico”.

En este contexto, es donde situado Enric Ticó el desarrollo del congreso. Este se divide en cuatro bloques: ‘Aragón, un imán para las inversiones’, ‘Aduana Digital’, ‘Las tendencias del mercado global’ y ‘Feteia, marca de calidad’. Sobre este último punto, ha recordado que “se trata de una iniciativa impulsada por la comisión de ESG de Feteia, con la que queremos crear un sello para las empresas que cumplan unos requisitos mínimos que estableceos, ya que en Feteia no están las compañías que quieren estar, sino las que nosotros queremos que estén”. Esta marca medirá valores de eficiencia, calidad y aspectos de la prestación de servicio.

Más allá de los cuatro bloques, Ticó ha enumerado otra temática, vinculada al uso de las nuevas tecnologías. Bajo el título ‘Solos ante el peligro’, se analizarán herramientas y recursos para mejorar y optimizar las tareas diarias del transitario, también analizando los cambios constantes de normativas jurídicas y aduaneras. Todos estos temas se pondrán sobre la mesa entre el 26 y el 29 de septiembre en el XIII congreso de Feteia, que se celebrará en Zaragoza.





*Asistentes a la asamblea de ATEIA Bizkaia-OLT*

## **ATEIA Bizkaia profundiza el futuro de la inteligencia artificial**

La Asociación de Transitarios de Bizkaia, Organización para la Logística y el Transporte, ATEIA Bizkaia-OLT, ha celebrado su encuentro anual sectorial en coincidencia con su Asamblea General, segunda bajo la presidencia de [V́ctor Mart́n](#).

Al evento acudieron Carlos Rodŕguez, presidente de ACBE, con su secretario Joś Maŕa Gil; Andima Ormaetxe en representaci3n de la Autoridad Portuaria de Bilbao; el presidente del Colegio de [Aduanas](#) de Irún, **Mart́n Visiers**; el secretario general de Cebek, Fran Azpiazu; y el presidente y la directora de UniportBilbao, de UniportBilbao, Jimmy Jaber e Inmaculada Ugarteche, respectivamente, entre otros. Cabe recordar que UniportBilbao celebrará su propia asamblea la semana pr3xima.

Como es tradicional, la [reuni3n de transitarios](#) finaliz3 con una comida de hermandad de los asociados a la que habitualmente acuden destacadas personalidades del sector logístico y del transporte a3reo, terrestre, marítmo y portuario.

En el transcurso de la asamblea de ATEIA Bizkaia-OLT se procedió a la presentación del informe de actividades de la Asociación, de las diferentes comisiones de trabajo del Comité Ejecutivo (aduanas, aéreo, marítima y formación) y la presentación y aprobación de los cierres económicos y el presupuesto para el año en curso.

### La IA, protagonista del encuentro sectorial

Tras el repaso de las cuestiones propias de la Asociación, tuvo lugar el Encuentro Sectorial en el que se pudo atender a una ponencia titulada “Cómo embarcar la IA: un B/L transformador” a cargo de Ricardo Devis, socio fundador de la firma Bilbao AI, una empresa especializada en la aplicación de la inteligencia artificial generativa en empresas.

Ricardo Devis ha liderado el camino en la implementación estratégica de la inteligencia artificial para optimizar operaciones y mejorar la eficiencia en las empresas. Su experiencia como fundador de Bilbao AI y su trabajo en empresas transitarias lo posiciona como un experto en la aplicación práctica de tecnologías emergentes en el ámbito logístico.

### ¿Quién es Ricardo Devis?

Su trayectoria profesional, durante más de 30 años, incluye la coordinación de programas de postgrado en varias universidades (Deusto, Castilla-La Mancha, Oviedo) y la dirección técnica de decenas de proyectos de IT. Ha escrito varios libros sobre tecnología y muchos artículos, además de ser un ponente habitual en eventos sobre Inteligencia Artificial.

El foco de su interés actual reside en la inserción de la IA en empresas mediante pequeños cambios mentales y organizativos que originen ondas de choque para la transformación del negocio.



Ricardo Devis y Víctor Martín

El ponente guió, a través del emocionante mundo de la inteligencia artificial aplicada a las empresas transitarias, y explicó casos de éxito, desafíos y oportunidades futuras en un mercado que está siendo transformado por la innovación tecnológica.



CARRETERA

## ATEIA Bizkaia celebra su asamblea general y el encuentro de hermandad anual

Alrededor de una treintena de directivos y directivas de empresas transitarias de Bizkaia, así como representantes institucionales y de asociaciones sectoriales, participaron el pasado jueves en Bilbao en los salones de la Sociedad Bilbaína en el encuentro de hermandad anual del sector transitario de Bizkaia, que fue precedido de la Asamblea General de ATEIA Bizkaia, bajo la presidencia de Víctor Martín Ortíz de Barrón, director de Decoexsa Bilbao y presidente también de ATEIA Euskadi.

Con posterioridad a la reunión de la Asamblea, y tal como viene siendo habitual en los últimos años, se celebró un encuentro sectorial donde Ricardo Devis, socio fundador de Bilbao AI, empresa especializada en la aplicación de la IA generativa en empresas, pronunció la conferencia “Cómo embarcar la IA: un B/L transformador”.

En su ponencia, Devis realizó un recorrido a través del emocionante mundo de la inteligencia artificial aplicada a las empresas transitarias, explorando casos de éxito, desafíos y oportunidades futuras en un mercado que está siendo transformado por la innovación tecnológica.

LOGÍSTICA

## ATEIA Madrid consolida su formación con 34 cursos en un año



Asamblea General de ATEIA 2024.

ATEIA Madrid celebra su Asamblea General en la que destacan la consolidación de la formación profesional y la resolución de consultas técnicas y jurídicas.

El pasado jueves tuvo lugar la celebración de la Asamblea General Ordinaria de nuestra Asociación ATEIA Madrid, en la que se aprobaron las cuentas del 2023 y el presupuesto para este ejercicio 2024.

Asimismo, el presidente realizó un repaso de las actividades más significativas durante el año 2023, destacando (i) la consolidación de la formación profesional al haber impartido 34 cursos este último año; (ii) el incremento de resolución de consultas técnicas y jurídicas que formulan los asociados, al que el presidente puso en valor como “servicio único y diferenciador de otras organizaciones empresariales, por la ayuda empresarial que ello supone y sobre todo por la gran acogida que tiene entre las empresas-miembros, animándolas a seguir en esta línea y que la Asociación se convierta en una pieza más de su propia estructura”.

Seguidamente se celebró el VTorneo de Mus en el Restaurante Las Moreras, que contó con una amplia participación del sector logístico de Madrid, al que asistieron más de 50 personas. Durante la entrega de premios, se ofreció un cóctel y fueron sorteados diversos premios entre los asistentes.

MARÍTIMO

## Richart destaca la buena labor de los consignatarios para impulsar la descarbonización del sector



Javier Vidal, presidente AEEPB; Salvador Richart, presidente de la Asociación de Consignatarios de Barcelona; Antonio Llobet, presidente del COACAB; y Emili Sanz, presidente de ATEIA-OLTRA Barcelona. Foto J.J.M.

La Fundación Joan Miró acogió esta tarde la décima edición del Día del Agente Consignatario en un acto con la presencia de 170 profesionales de la Comunidad Portuaria.

BARCELONA. Fue un aniversario redondo y la Asociación de Agentes Consignatarios eligió un espacio a la altura para celebrarlo. El edificio de la Fundación Joan Miró, ubicado en la montaña de Montjuic, es uno de los ejemplos más destacados de arquitectura racionalista en Barcelona y permite disfrutar de unas vistas inmejorables de toda la ciudad.

En este marco, más de 170 profesionales del sector logístico y portuario de la ciudad se congregaron en un ambiente distendido. Entre ellos, estaban el presidente de la Asociación de Consignatarios de Barcelona, Salvador Richart; el presidente de Port de Barcelona, Lluís Salvadó; y la consellera de Territori de la Generalitat de Catalunya, Ester Capella.

En su intervención, Richart puso el foco en los desarrollos que se están llevando a cabo para reducir las emisiones en el sector marítimo-portuario. El presidente de los consignatarios barceloneses señaló que España es el país que más inspecciones de control del ETS ha recibido y destacó que los consignatarios trabajan para tener unas aguas “seguras y limpias”. Richart también animó al conjunto de agentes de la comunidad portuaria a empezar a desarrollar protocolos para el suministro de combustibles verdes a todo tipo de embarcaciones, más allá de cruceros y ferries como se hace actualmente en el Puerto de Barcelona.

A su vez, el presidente de la Autoridad Portuaria de Barcelona destacó, igual que lo hizo Richart en su discurso, “los buenos resultados y el crecimiento del tráfico del Puerto de Barcelona”. A pesar de admitir que el aumento del tráfico de contenedores ha provocado alguna tensión en la cadena logística, Salvadó admitió que “es mejor quejarnos por el crecimiento que por decrecimiento”. El presidente de la Autoridad Portuaria de Barcelona se mostró “optimista” con la situación estructural de la dársena barcelonesa y puso de relieve la colaboración público-privada entre administraciones y empresas de la comunidad portuaria. “Es fundamental”, comentó Salvadó.

Finalmente, la consellera Capella subrayó que “en Catalunya tenemos una ubicación estratégica y ahora es el momento de conectar el Corredor Mediterráneo con los Puertos de Tarragona y Barcelona para incorporarlos a nuestra estrategia de infraestructuras multimodales”.

## Reconocimientos

Como es tradición, el Día del Consignatario fue ocasión para reconocer la labor de personalidades destacadas dentro de la comunidad portuaria de Barcelona. Así, hoy se reconoció de manera póstuma el trabajo de Jaime Oliver Aymerich, quien relanzó la asociación y la presidió durante años. También recibió un homenaje Jordi Trius, quien fuera presidente de los consignatarios de Barcelona durante siete años y, finalmente, también se reconoció la labor de Amarres de Barcelona.



## El Gobierno reformará la inspección fronteriza

Los operadores muestran su “esperanza” con las futuras medidas, “aún por concretar”, para “evitar duplicidades y demoras” en los servicios de control de las mercancías en puertos y aeropuertos.

El Gobierno trabaja en la reforma del servicio de control fronterizo en toda España, según han anunciado los ministros de Política Territorial y Memoria Democrática, Ángel Víctor Torres, y de Agricultura Pesca y Alimentación, Luis Planas, durante la clausura de las I Jornadas Nacionales sobre Controles Oficiales en el Tráfico Internacional de Mercancías, que ha acogido la Autoridad Portuaria de la Bahía de Algeciras, organizadas por el Ministerio de Política Territorial y Memoria Democrática.



Algeciras acogió una jornada sobre Controles Oficiales en el Tráfico Internacional de Mercancías.

El objetivo del plan del ejecutivo, que preside Pedro Sánchez, es impulsar una serie de medidas con las que “se evitarán duplicidades y demoras en los procesos de entrada de los productos, algo fundamental para los alimentos perecederos. De esta forma, cumpliremos con una histórica demanda del sector”, explicó Ángel Víctor Torres, ministro de Política Territorial.

Por su parte, el titular de Agricultura, Luis Planas avanzó que el objetivo es ganar “en eficacia y eficiencia, sin menoscabo de las garantías y se mantendrá el capital humano con mejora de sus herramientas de control para seguir ampliando mercados en el exterior”.

La reforma que anuncia el Gobierno, cuyo contenido está en fase de desarrollo, permitirá que “el sistema de control de la administración pública de España se equipare a los países de su entorno en esta materia”, indica Torres. Una de las apuestas será “aprovechar todas las sinergias entre ministerios y las ventajas que proporciona la administración digital para modernizar la gestión, además de ahondar en la cooperación público-privada”, matizó. Por el momento, no se ha avanzado un calendario para acometer esta reforma.

## **DESAFÍOS**

En la jornada, a la que asistieron responsables de gran parte de las autoridades portuarias españolas, así como de las patronales Feteia, Anesco y UNO, se plantearon varios desafíos que plantean las mercancías perecederas a su paso por los puertos y aeropuertos españoles.

Las patronales vienen a coincidir en la necesidad de implantar controles de calidad exigentes para lograr una buena conservación, al tiempo que se necesita asegurar la máxima trazabilidad y control del inventario para tener una identificación de los lotes que pueden estar afectados por una irregularidad.

En este sentido, **Enric Ticó**, presidente de la patronal transitaria Feteia, ha explicado a Transporte XXI que la radiografía sobre los Puestos de Control Fronterizos que la asociación presentó hace un año “ha tenido una utilidad absoluta” para que el Gobierno se diera cuenta de la realidad de la inspección en España. Ticó ha señalado que “aplaudimos que se aborde una coordinación de todos los ministerios afectados en los Puestos de Control Fronterizo como venimos reclamando desde hace años para acabar con los reinos de taifas por parte de los ministerios afectados”. El presidente de la patronal ha avanzado que “gran parte de las disfunciones detectadas en el informe de Feteia que dependían estrictamente la Aduana y de Puertos del Estado se han subsanado. Faltaba el paso anunciado el martes”, por lo que “seguiremos colaborando y haciendo nuestras aportaciones”. Y sin olvidar que “la Aduana de Melilla es un problema que hay que resolver ya”.

Asimismo, los operadores presentes en el encuentro de Algeciras solicitan mantener durante todo el proceso logístico, incluido los trámites de inspección, información compartida en tiempo real entre todos los agentes implicados, “algo que desgraciadamente hoy es imposible por la cantidad de sistemas diferentes que hay entre agentes públicos y privados”, señalan las fuentes consultadas. La apuesta por la digitalización, la sostenibilidad y una mayor comunicación centraron la mayor parte de las intervenciones de los operadores.

Por su parte, el presidente del Puerto de Algeciras, Gerardo Landaluce, ha apuntado la necesidad de modernizar el concepto de inspección y su digitalización para ganar en eficiencia y competitividad, lo que permitirá al enclave mantener su estrategia en el escenario del comercio internacional de productos agroalimentarios, en el que Algeciras es un protagonista destacado.

### **SITUACIÓN DE DESVENTAJA**

Fuentes de la comunidad portuaria de Algeciras mostraban ayer su “esperanza” porque las palabras, “aún por concretar” de los responsables del Gobierno que participaron en el encuentro “sean una realidad en los próximos meses”, matizando que “por el momento, solo tenemos palabras y no hechos concretos, ya que aparte de inversiones en infraestructuras, tenemos que avanzar hacia unos servicios de inspección del siglo XXI en la línea de cómo funcionan los puertos del norte de Europa”.

En este sentido, desde el colectivo transitario alertaban que “estamos en una situación de desventaja sobre cómo funcionan estos servicios con otros enclaves y lo que está pasando es que continúa habiendo desvíos de mercancías por la falta de agilidad que hay en España o por las trabas que determinados servicios ponen a la hora de importar productos, porque lo que es rojo aquí, es verde en otra aduana. Hace falta una mayor coordinación y seguridad jurídica para los operadores”.

Por otro lado, Miguel Ángel Hormigo, coordinador general del sindicato Coordinadora Estatal de Trabajadores de los Puertos (CETP), ha expresado la preocupación de la organización sindical por los Puestos de Control Fronterizo (PCF), que “se están convirtiendo en cuellos de botella, donde la logística se ralentiza”. Hormigo subrayó que los PCF “se deben adecuar a las cargas de trabajo, tanto en plantilla como en la necesidad de tener unos objetivos retributivos por producción, eficacia y eficiencia reales”. A su vez, destacó que se tardan en cubrir las bajas y las plantillas no se mantienen.

AÉREO

## ATEIA Barcelona demanda soluciones “urgentes y efectivas” para las terminales de carga de El Prat



La asociación considera que es de interés general de la comunidad logística aeroportuaria que los servicios tengan el nivel de excelencia necesario.

Los profesionales que componen la Comisión Aérea de la Asociación de Transitarios de Barcelona (ATEIA-OLTRA BARCELONA) han hecho balance de las acciones y gestiones desarrolladas durante este primer semestre del año.

BARCELONA. Las sesiones ordinarias celebradas durante el primer semestre han tratado, como principal punto del orden del día, la situación en las terminales de handling del Aeropuerto de Barcelona-El Prat, ante las continuas y constantes quejas manifestadas por las empresas transitarias-agentes de carga aérea asociadas a ATEIA-OLTRA Barcelona y que éstas reciben desus clientes importadores-exportadores.

Se ha tratado sobre la puesta en marcha del Grupo de Trabajo de las terminales de carga, convocado por Aena-Aeropuerto de Barcelona y que ha celebrado dos sesiones, con una previsión de reuniones periódicas. Dicha acción es consecuencia de los encuentros que ATEIA-OLTRA Barcelona ha mantenido con la Dirección del Aeropuerto de Barcelona-El Prat desde el año pasado, tanto con la actual directora Eva Valenzuela, como con su antecesora Sonia Corrochano, ambas comprometidas en dar respuesta a esta situación.

Por parte de la Comisión, se valora positivamente las reuniones mantenidas hasta la fecha por parte del Grupo de Trabajo de las Terminales de Carga en las que se ha mostrado flexibilidad y voluntad de buscar soluciones a unas quejas que se prolongan en el tiempo y que requieren de soluciones urgentes y efectivas, como la implantación de mejoras en las instalaciones, dotación de personal para garantizar la agilidad de la operativa aduanera, así como la mejora de los tiempos de tránsito de las mercancías.

A lo que se añade la falta de servicios (colas ,horarios insuficientes, etc.), la excesiva burocracia y una escasa digitalización que propician el desvío de tráfico de carga internacional a otros aeropuertos.

La Comisión considera que es de interés general de la comunidad logística aeroportuaria que los servicios tengan el nivel de excelencia necesario para mantener e incrementar las ratios de carga en el Aeropuerto de Barcelona-El Prat y, en consecuencia, seguir impulsando el desarrollo de la infraestructura. Más, si cabe, en una coyuntura en la que se contempla su futura ampliación y se debería enfatizar sobre el peso económico del tráfico de mercancías para ser un verdadero “hub logístico”.

Por su parte, el presidente del Puerto de Algeciras, Gerardo Landaluce, ha apuntado la necesidad de modernizar el concepto de inspección y su digitalización para ganar en eficiencia y competitividad, lo que permitirá al enclave mantener su estrategia en el escenario del comercio internacional de productos agroalimentarios, en el que Algeciras es un protagonista destacado.

### **SITUACIÓN DE DESVENTAJA**

Fuentes de la comunidad portuaria de Algeciras mostraban ayer su “esperanza” porque las palabras, “aún por concretar” de los responsables del Gobierno que participaron en el encuentro “sean una realidad en los próximos meses”, matizando que “por el momento, solo tenemos palabras y no hechos concretos, ya que aparte de inversiones en infraestructuras, tenemos que avanzar hacia unos servicios de inspección del siglo XXI en la línea de cómo funcionan los puertos del norte de Europa”.

En este sentido, desde el colectivo transitario alertaban que “estamos en una situación de desventaja sobre cómo funcionan estos servicios con otros enclaves y lo que está pasando es que continúa habiendo desvíos de mercancías por la falta de agilidad que hay en España o por las trabas que determinados servicios ponen a la hora de importar productos, porque lo que es rojo aquí, es verde en otra aduana. Hace falta una mayor coordinación y seguridad jurídica para los operadores”.

Por otro lado, Miguel Ángel Hormigo, coordinador general del sindicato Coordinadora Estatal de Trabajadores de los Puertos (CETP), ha expresado la preocupación de la organización sindical por los Puestos de Control Fronterizo (PCF), que “se están convirtiendo en cuellos de botella, donde la logística se ralentiza”. Hormigo subrayó que los PCF “se deben adecuar a las cargas de trabajo, tanto en plantilla como en la necesidad de tener unos objetivos retributivos por producción, eficacia y eficiencia reales”. A su vez, destacó que se tardan en cubrir las bajas y las plantillas no se mantienen.



*Las reuniones de la comisión aérea de ATEIA Barcelona, celebradas durante el primer semestre, se han centrado en las acciones para solventar problemáticas en el servicio de handling en las terminales del aeropuerto de El Prat*

## **Los transitarios valoran la voluntad de mejoras en la carga aérea de Barcelona, aunque piden soluciones urgentes**

Los profesionales que componen la comisión aérea de la Asociación de [Transitarios](#) de Barcelona (ATEIA-OLTRA Barcelona) han hecho balance de las acciones y gestiones desarrolladas durante este primer semestre del año.

Las sesiones ordinarias de la citada comisión, celebradas durante el primer semestre, han tratado, como principal punto del orden del día, la situación en las terminales de handling del aeropuerto de Barcelona-El Prat, “ante las continuas y constantes quejas manifestadas por las empresas transitarias-agentes de carga aérea asociadas a ATEIA-OLTRA Barcelona y que éstas reciben de sus clientes importadores-exportadores”, asegura un comunicado de la asociación.

En este sentido, para paliar estas reclamaciones, se ha puesto en marcha el grupo de trabajo de las terminales de carga, convocado por AENA-aeropuerto de Barcelona y que ha celebrado dos sesiones, con una previsión de reuniones periódicas. Dicha acción es consecuencia de los encuentros que ATEIA-OLTRA Barcelona ha mantenido con la dirección del aeropuerto de Barcelona-El Prat desde el año pasado, tanto con la actual directora Eva Valenzuela, como con su antecesora Sonia Corrochano, “ambas comprometidas en dar respuesta a esta situación”, aseguran desde ATEIA.

La comisión aérea de ATEIA Barcelona valora positivamente las reuniones mantenidas por parte del grupo de trabajo de las terminales de carga en las que se ha mostrado “flexibilidad y voluntad de buscar soluciones a unas quejas que se prolongan en el tiempo y que requieren de soluciones urgentes y efectivas”

Por parte de la comisión, se valora positivamente las reuniones mantenidas hasta la fecha por parte del grupo de trabajo de las terminales de carga en las que se ha mostrado “flexibilidad y voluntad de buscar soluciones a unas quejas que se prolongan en el tiempo y que requieren de soluciones urgentes y efectivas, como la implantación de mejoras en las instalaciones, dotación de personal para garantizar la agilidad de la operativa aduanera, así como la mejora de los tiempos de tránsito de las mercancías. A lo que se añade la falta de servicios (colas, horarios insuficientes, etc.), la excesiva burocracia y una escasa digitalización que propician el desvío de tráfico de carga internacional a otros aeropuertos”, remarca el grupo de trabajo de ATEIA Barcelona.

La comisión considera que es de “interés general de la comunidad logística aeroportuaria que los servicios tengan el nivel de excelencia necesario para mantener e incrementar las ratios de carga en el aeropuerto de Barcelona-El Prat y, en consecuencia, seguir impulsando el desarrollo de la infraestructura. Más, si cabe, en una coyuntura en la que se contempla su [futura ampliación](#) y se debería enfatizar sobre el peso económico del tráfico de mercancías para ser un verdadero hub logístico”.

Para terminar, la comisión aérea de transitarios de Barcelona señala que “mantendrá su determinación y persistencia en trabajar por un aeropuerto con servicios acordes a las necesidades de los clientes, importadores y exportadores; y destacando la figura esencial del transitario-agente de carga”.

Por su parte, el presidente del Puerto de Algeciras, Gerardo Landaluce, ha apuntado la necesidad de modernizar el concepto de inspección y su digitalización para ganar en eficiencia y competitividad, lo que permitirá al enclave mantener su estrategia en el escenario del comercio internacional de productos agroalimentarios, en el que Algeciras es un protagonista destacado.

### **SITUACIÓN DE DESVENTAJA**

Fuentes de la comunidad portuaria de Algeciras mostraban ayer su “esperanza” porque las palabras, “aún por concretar” de los responsables del Gobierno que participaron en el encuentro “sean una realidad en los próximos meses”, matizando que “por el momento, solo tenemos palabras y no hechos concretos, ya que aparte de inversiones en infraestructuras, tenemos que avanzar hacia unos servicios de inspección del siglo XXI en la línea de cómo funcionan los puertos del norte de Europa”.

En este sentido, desde el colectivo transitario alertaban que “estamos en una situación de desventaja sobre cómo funcionan estos servicios con otros enclaves y lo que está pasando es que continúa habiendo desvíos de mercancías por la falta de agilidad que hay en España o por las trabas que determinados servicios ponen a la hora de importar productos, porque lo que es rojo aquí, es verde en otra aduana. Hace falta una mayor coordinación y seguridad jurídica para los operadores”.

Por otro lado, Miguel Ángel Hormigo, coordinador general del sindicato Coordinadora Estatal de Trabajadores de los Puertos (CETP), ha expresado la preocupación de la organización sindical por los Puestos de Control Fronterizo (PCF), que “se están convirtiendo en cuellos de botella, donde la logística se ralentiza”. Hormigo subrayó que los PCF “se deben adecuar a las cargas de trabajo, tanto en plantilla como en la necesidad de tener unos objetivos retributivos por producción, eficacia y eficiencia reales”. A su vez, destacó que se tardan en cubrir las bajas y las plantillas no se mantienen.



*Estos cursos están dirigidos a todos los agentes implicados en el transporte aéreo*

## **ATEIA Madrid lanza dos cursos de aéreo**

La Asociación de [Transitarios](#) de Madrid (ATEIA – OLTRA) lanza un nuevo curso de actualización de transporte de mercancías peligrosas por vía aérea a través de formato aula virtual/presencial, que se realizará el 9 al 11 de septiembre.

Ángel Hernando (Airfreight Export Manager de DHL Global Forwarding) y Enrique Martínez (Airfreight Procurement ES & PT and Key Account Manager de DSV Air & Sea) serán los profesores que liderarán la citada formación.

Los objetivos de este curso son repasar y actualizar los conocimientos adquiridos por el personal que se encarga de la tramitación y/o aceptación de [envíos de mercancías](#) peligrosas transportadas por vía aérea. El curso está dirigido al personal responsable de la tramitación y/o aceptación de envíos de mercancías peligrosas transportadas por vía aérea.

## Curso de responsable de seguridad aérea

Igualmente, la [Asociación de Transitarios de Madrid \(ATEIA-OLTRA\)](#) convoca para septiembre el curso de responsable de seguridad aérea (AVSEC), en formato aula virtual, del 12 al 19 de septiembre, con una duración de 8 horas. Una formación impartida por el instructor AVSEC autorizado y transitario, Ángel Hernando, y que podrá ser bonificado y deducido de las cuotas de la Seguridad Social, con cargo a la Fundación Estatal para la Formación en el Empleo FUNDAE.

Las personas que cuenten con el certificado de [responsable de seguridad AVSEC](#) y lo tengan vinculado a un agente acreditado, así como los que no estén ejerciendo el cargo y quieran renovar su certificación, deberán superar con posterioridad al curso un examen online a través de la aplicación AVSEC CARGO.

Para aquellos que deseen obtener la certificación como responsable de seguridad AVSEC por primera vez, después de superar el curso, deberán realizar una prueba presencial por lo que tendrán que solicitar una cita para la realización del examen y posteriormente acudir a las instalaciones de SENASA.

Por su parte, el presidente del Puerto de Algeciras, Gerardo Landaluce, ha apuntado la necesidad de modernizar el concepto de inspección y su digitalización para ganar en eficiencia y competitividad, lo que permitirá al enclave mantener su estrategia en el escenario del comercio internacional de productos agroalimentarios, en el que Algeciras es un protagonista destacado.

### **SITUACIÓN DE DESVENTAJA**

Fuentes de la comunidad portuaria de Algeciras mostraban ayer su “esperanza” porque las palabras, “aún por concretar” de los responsables del Gobierno que participaron en el encuentro “sean una realidad en los próximos meses”, matizando que “por el momento, solo tenemos palabras y no hechos concretos, ya que aparte de inversiones en infraestructuras, tenemos que avanzar hacia unos servicios de inspección del siglo XXI en la línea de cómo funcionan los puertos del norte de Europa”.

En este sentido, desde el colectivo transitario alertaban que “estamos en una situación de desventaja sobre cómo funcionan estos servicios con otros enclaves y lo que está pasando es que continúa habiendo desvíos de mercancías por la falta de agilidad que hay en España o por las trabas que determinados servicios ponen a la hora de importar productos, porque lo que es rojo aquí, es verde en otra aduana. Hace falta una mayor coordinación y seguridad jurídica para los operadores”.

Por otro lado, Miguel Ángel Hormigo, coordinador general del sindicato Coordinadora Estatal de Trabajadores de los Puertos (CETP), ha expresado la preocupación de la organización sindical por los Puestos de Control Fronterizo (PCF), que “se están convirtiendo en cuellos de botella, donde la logística se ralentiza”. Hormigo subrayó que los PCF “se deben adecuar a las cargas de trabajo, tanto en plantilla como en la necesidad de tener unos objetivos retributivos por producción, eficacia y eficiencia reales”. A su vez, destacó que se tardan en cubrir las bajas y las plantillas no se mantienen.



*Los transitarios de Barcelona piensan que, si realizaran el transporte de los contenedores en el lado tierra, les permitiría mantener a sus clientes puntualmente informados acerca de cualquier incidencia o posible demora en la recogida o entrega de su contenedor*

## **Los transitarios de Barcelona piden a las navieras la cesión del transporte de contenedores para paliar la congestión**



**Emili Sanz**  
Presidente de ATEIA-OLTRA Barcelona

Permítanme robarles unos minutos de su tiempo para hacerles llegar algunas de las inquietudes de nuestro colectivo: el de los [transitarios](#).

Es por todos conocida la disputa entre navieras y transitarios por reclamar el derecho a realizar el transporte por carretera de los contenedores, ya sea desde las terminales al almacén del importador o viceversa, es decir, desde el almacén del exportador hasta las terminales; sin embargo, no voy a extenderme en esta cuestión en el presente artículo ya que estamos viviendo en la actualidad otra situación que si bien podría ser considerada de éxito

por algunos (pocos) sectores, para otros está siendo un verdadero quebradero de cabeza y me explico.

La situación actual en el [Mar Rojo](#), generada básicamente por los ataques indiscriminados a buques cargueros por parte del grupo rebelde de los hutíes del Yemen (ej. carguero griego «Tutor» atacado y hundido hace escasos días), obliga a la mayoría de las navieras a rodear África y descargar los contenedores destinados a países del Mediterráneo Central y Oriental en puertos de la costa Oriental de España.

La cantidad de contenedores en tránsito descargada en dichos puertos ([Barcelona](#), [Valencia](#), [Algeciras](#), [Tanger](#), etc.) es ingente, creando con ello una situación de congestión que acaba afectando gravemente a la operatividad de las terminales, especialmente en los servicios de entrega y recepción de contenedores cuyos tiempos de espera pueden fácilmente superar las 5 horas.

¿A quién beneficia pues esta situación? Imagino que a nadie aparte de a las propias terminales y a los puertos receptores, ya que esta carga adicional puede ayudar a mejorar sus cifras de negocio, si se las compara con las obtenidas en ejercicios anteriores.

Como ya viene siendo costumbre, algunas navieras (la mayoría de ellas) exigen realizar el transporte de los contenedores en el lado tierra lo que, unido a la situación de congestión que estamos viviendo actualmente -y muy cercana al block out en algunos puertos-, provoca que el servicio prestado por ellas deje mucho que desear. Incumplimientos de fecha y hora, carencia casi total de información para permitirnos mantener a nuestro cliente al tanto del retraso y otros inconvenientes. Piensen que, en la mayoría de los casos, el exportador o importador tiene personal contratado para el llenado o vaciado del contenedor.

Me pregunto si no sería posible que las navieras decidieran permitir ceder durante un determinado tiempo el transporte de los contenedores a los transitarios lo que, no tengo ninguna duda, redundaría en beneficio de todas las partes

En una situación como la que estamos viviendo actualmente y sin visos de una solución en un futuro cercano me pregunto si no sería posible que las navieras decidieran permitir ceder durante un determinado tiempo el transporte de los contenedores a los transitarios lo que, no tengo ninguna duda, redundaría en beneficio de todas las partes.

El que los transitarios realizaran el transporte de los contenedores no sería en absoluto garantía de un servicio perfecto y sin demoras, pero sí que con ello podríamos mantener a nuestros clientes puntualmente informados acerca de cualquier incidencia y/o posible demora en la recogida o entrega de su contenedor.

Por una razón totalmente ajena a nuestra voluntad nos encontramos con una inesperada congestión que creo debería hacernos reflexionar a todos y tal vez decidir relajar algunas de esas costumbres que gustan tan poco a nuestro colectivo

Por una razón totalmente ajena a nuestra voluntad nos encontramos con una inesperada congestión que creo debería hacernos reflexionar a todos y tal vez decidir relajar algunas de esas costumbres que gustan tan poco a nuestro colectivo.

No pretendo generar un *casus belli* con esta reflexión, sino más bien hacer una llamada a la conciencia colectiva para relajar temporalmente algunas costumbres controvertidas, lo cual, estoy seguro redundaría en beneficio de nuestro cliente final, que no es otro más que el exportador o importador.

Acabo ya diciendo que el colectivo de los transitarios es, en su conjunto, [el mejor cliente de las navieras](#) lo cual hemos demostrado en el transcurso de las últimas décadas y, en aras a esta afirmación, estoy seguro de que mis reflexiones serán tenidas en cuenta por nuestros colegas y amigos, los navieros y/o consignatarios. ¡Amén!

De jueves a sábado

## **26 – 28 Sep**

# **XIII Congreso Feteia**

Auditorio del Monasterio de Cogullada, Camino de Cogullada, 127

50015 Zaragoza

<https://bit.ly/3XWHb5t>

La decimotercera edición del Congreso de Transitarios de Feteia-Oltra dará a conocer las principales tendencias del sector y las oportunidades que ofrece Aragón en el campo de la logística y el transporte. El primer día se realizará el comité ejecutivo y la asamblea general de la federación española de transitarios, que finalizará con un cóctel de bienvenida al que acudirán autoridades, colaboradores y congresistas. El segundo día tendrá lugar el acto inaugural a cargo del presidente de Feteia-Oltra, Enric Ticó, y del presidente de Ateia-Aragón, Ismael Marcos. Posteriormente, se realizará una ponencia sobre la comunidad de Aragón y su atractivo como territorio para llevar a cabo inversiones.

También el jueves 27 de septiembre se celebrará la mesa redonda sobre aduana digital moderada por el presidente de la comisión de Aduanas de Feteia, Juan Uhía, en la que participarán la directora del departamento de Aduanas e Impuestos Especiales, Nerea Rodríguez, y el director de Operaciones de Bytemaster, Andreu Camps. Durante el último día, se realizarán otras tres mesas redondas: 'Tendencias del mercado global', 'Solos ante el peligro', y la que da nombre a esta edición, 'Feteia. Marca de Calidad'.

Para acudir al congreso, es necesario inscribirse [previamente](#).

Por su parte, el presidente del Puerto de Algeciras, Gerardo Landaluce, ha apuntado la necesidad de modernizar el concepto de inspección y su digitalización para ganar en eficiencia y competitividad, lo que permitirá al enclave mantener su estrategia en el escenario del comercio internacional de productos agroalimentarios, en el que Algeciras es un protagonista destacado.

### **SITUACIÓN DE DESVENTAJA**

Fuentes de la comunidad portuaria de Algeciras mostraban ayer su “esperanza” porque las palabras, “aún por concretar” de los responsables del Gobierno que participaron en el encuentro “sean una realidad en los próximos meses”, matizando que “por el momento, solo tenemos palabras y no hechos concretos, ya que aparte de inversiones en infraestructuras, tenemos que avanzar hacia unos servicios de inspección del siglo XXI en la línea de cómo funcionan los puertos del norte de Europa”.

En este sentido, desde el colectivo transitario alertaban que “estamos en una situación de desventaja sobre cómo funcionan estos servicios con otros enclaves y lo que está pasando es que continúa habiendo desvíos de mercancías por la falta de agilidad que hay en España o por las trabas que determinados servicios ponen a la hora de importar productos, porque lo que es rojo aquí, es verde en otra aduana. Hace falta una mayor coordinación y seguridad jurídica para los operadores”.

Por otro lado, Miguel Ángel Hormigo, coordinador general del sindicato Coordinadora Estatal de Trabajadores de los Puertos (CETP), ha expresado la preocupación de la organización sindical por los Puestos de Control Fronterizo (PCF), que “se están convirtiendo en cuellos de botella, donde la logística se ralentiza”. Hormigo subrayó que los PCF “se deben adecuar a las cargas de trabajo, tanto en plantilla como en la necesidad de tener unos objetivos retributivos por producción, eficacia y eficiencia reales”. A su vez, destacó que se tardan en cubrir las bajas y las plantillas no se mantienen.



## La congestión del transporte marítimo

Permítanme robarles unos minutos de su tiempo para hacerles llegar algunas de las inquietudes de nuestro colectivo: el de los transitarios. Es por todos conocida la disputa entre navieras y transitarios por reclamar el derecho a realizar el transporte por carretera de los contenedores, ya sea desde las terminales al almacén del importador o viceversa, es decir, desde el almacén del exportador hasta las terminales; sin embargo, no voy a extenderme en esta cuestión en el presente artículo, ya que estamos viviendo en la actualidad otra situación que si bien podría ser considerada de éxito por algunos (pocos) sectores, para otros está siendo un verdadero quebradero de cabeza y me explico.

La situación actual en el Mar Rojo, generada básicamente por los ataques indiscriminados a buques cargueros por parte del grupo rebelde de los hutíes del Yemen (ej. carguero griego TUTOR atacado y hundido hace escasos días), obliga a la mayoría de las navieras a rodear África y descargar los contenedores destinados a países del Mediterráneo Central y Oriental en puertos de la costa oriental de España.

La cantidad de contenedores en tránsito descargada en dichos puertos (Barcelona, Valencia, Algeciras, Tánger, etc.) es ingente, creando con ello una situación de congestión que acaba afectando gravemente a la operatividad de las terminales, especialmente en los servicios de entrega y recepción de contenedores, cuyos tiempos de espera pueden fácilmente superar las cinco horas.

¿A quién beneficia pues esta situación? Imagino que a nadie, aparte de a las propias terminales y a los puertos receptores, ya que esta carga adicional puede ayudar a mejorar sus cifras de negocio, si se las compara con las obtenidas en ejercicios anteriores. Como ya viene siendo costumbre, algunas navieras (la mayoría de ellas) exigen realizar el transporte de los

contenedores en el lado tierra lo que, unido a la situación de congestión que estamos viviendo actualmente –y muy cercana al ‘block out’ en algunos puertos–, provoca que el servicio prestado por ellas deje mucho que desear. Incumplimientos de fecha y hora, carencia casi total de información para permitirnos mantener a nuestro cliente al tanto del retraso y otros inconvenientes. Piensen que, en la mayoría de los casos, el exportador o importador tiene personal contratado para el llenado o vaciado del contenedor.

En una situación como la que estamos viviendo actualmente y sin visos de una solución en un futuro cercano, me pregunto si no sería posible que las navieras decidieran permitir ceder durante un determinado tiempo el transporte de los contenedores a los transitarios lo que, no tengo ninguna duda, redundaría en beneficio de todas las partes.

El que los transitarios realizaran el transporte de los contenedores no sería en absoluto garantía de un servicio perfecto y sin demoras, pero sí que con ello podríamos mantener a nuestros clientes puntualmente informados acerca de cualquier incidencia y/o posible demora en la recogida o entrega de su contenedor.

Por una razón totalmente ajena a nuestra voluntad, nos encontramos con una inesperada congestión que creo debería hacernos reflexionar a todos y tal vez decidir relajar algunas de esas costumbres que gustan tan poco a nuestro colectivo. No pretendo generar un ‘casus belli’ con esta reflexión, sino más bien hacer una llamada a la conciencia colectiva para relajar temporalmente algunas costumbres controvertidas, lo cual, estoy seguro redundaría en beneficio de nuestro cliente final, que no es otro más que el exportador o importador.

Acabo ya diciendo que el colectivo de los transitarios es, en su conjunto, el mejor cliente de las navieras, lo cual hemos demostrado en el transcurso de las últimas décadas y, en aras a esta afirmación, estoy seguro de que mis reflexiones serán tenidas en cuenta por nuestros colegas y amigos, los navieros y/o consignatarios. ¡Amén!

Tribuna de Emilio Sanz, presidente de Ateia-Oltra Barcelona

MARÍTIMO

MARÍTIMO · El presidente de ATEIA-OLTRA Barcelona, Emilio Sanz, busca soluciones a la congestión del recinto portuario

## “Ceder el transporte terrestre a los transitarios redundaría en beneficios para todas las partes”



El transbordo de contenedores ha aumentado un 45% este año en el Puerto de Barcelona.

Ante el aumento de la congestión del Puerto de Barcelona, provocada en gran parte por el incremento del transbordo de contenedores, el presidente de ATEIA-OLTRA Barcelona, Emilio Sanz, ha pedido a las navieras que mientras no se solucione la situación actual se ceda la gestión del transporte de los contenedores del lado tierra a los transitarios.

BARCELONA. En un comunicado enviado a los medios de comunicación, el presidente de los transitarios barceloneses señaló ayer que la congestión en el Puerto de Barcelona “está siendo un verdadero quebradero de cabeza” para algunos sectores de la comunidad portuaria.

La situación actual en el mar Rojo obliga a la mayoría de las navieras a rodear África por el cabo de Buena Esperanza y descargar los contenedores destinados a países del Mediterráneo central y oriental en puertos de la costa oriental como Barcelona. Tanto es así, que según los datos que facilitó la semana pasada la Autoridad Portuaria de Barcelona, entre enero y junio de este año ha aumentado un 45% el transbordo de contenedores en la dársena barcelonesa. Una situación que está afectando la operatividad de las terminales, “especialmente de los

servicios de recepción y entrega de contenedores cuyos tiempos de espera pueden superar las cinco horas”, comenta Sanz en su comunicado.

*La situación de congestión está afectando la operatividad de las terminales portuarias*

Para hacer frente al problema, el presidente de los transitarios barceloneses pide que las navieras cedan durante un determinado tiempo el transporte terrestre de los contenedores a los transitarios. “No tengo ninguna duda de que redundaría en beneficio de todas las partes”, asegura Sanz.

El presidente de ATEIA-OLTRA Barcelona añade que el hecho de que los transitarios realizaran el transporte de los contenedores “no sería en absoluto garantía de un servicio perfecto y sin demoras, pero sí que con ello podríamos mantener a nuestros clientes puntualmente informados acerca de cualquier incidencia o posible demora en la recogida o entrega de su contenedor”.



Emilio Sanz, presidente de ATEIA-OLTRA Barcelona. Foto M.V.

### Llamada a la conciencia

En declaraciones a Diario del Puerto, Sanz aprovecha para dejar claro que “los transitarios entendemos la situación actual que nos tiene a todos desbordados y nuestra propuesta va en la línea de ponerle solución cuanto antes”. Para ello, si la situación sigue igual después de vacaciones, Sanz quiere reunirse con los representantes de las navieras para buscar puntos de encuentro. Así lo expresa también en el comunicado, donde el presidente de ATEIA-OLTRA

Barcelona señala que “no pretendo generar un *casus belli* con esta reflexión, sino más bien hacer una llamada a la conciencia colectiva para relajar temporalmente algunas costumbres en beneficio de nuestro cliente final, que no es otro más que el exportador o importador”.

*Emilio Sanz: “No pretendo generar un *casus belli* con esta reflexión, sino más bien hacer una llamada a la conciencia colectiva”*

El presidente de ATEIA-OLTRA Barcelona aprovecha también su comunicado para remarcar que “el colectivo de los transitarios es, en su conjunto, el mejor cliente de las navieras lo cual hemos demostrado en el transcurso de las últimas décadas”.



*ATEIA Madrid lanza nuevos cursos para el cuarto trimestre y destaca el compromiso con la formación del sector*

## **ATEIA Madrid lanza cursos de Inspección**

La Asociación de Transitarios de Madrid (ATEIA-OLTRA) comienza septiembre con un amplio abanico de cursos y talleres. El objetivo, que las empresas cuenten con personal debidamente cualificado y se encuentren en condiciones óptimas de competir internacionalmente.

La formación que ofrece ATEIA Madrid, impartida por profesionales del sector (transitarios, [funcionarios de aduanas](#), compañías [aéreas](#)), estará dirigida a directivos, mandos intermedios y empleados que quieran adquirir conocimientos o profundizar en los que poseen.

### **Curso sobre la Inspección Especial de Farmacia**

Formación en formato presencial o aula virtual que se realizará del 25 al 30 de septiembre de 2024. El objetivo del curso es que el alumno adquiera los conocimientos, el desarrollo de habilidades y la práctica, que le permitirá afrontar con garantía [la tramitación de inspecciones especiales de farmacia](#).

La formación será impartida por M<sup>º</sup> José Gragera, jefe de Servicio de Inspección Farmacéutica. Área funcional Sanidad de la Delegación de Gobierno en Madrid; y Ana Isabel Madrid, jefe de Sección de Inspección Farmacéutica. Área funcional [Sanidad de la Delegación de Gobierno en Madrid](#).

#### Curso sobre el Servicio de Inspección Soivre

Formación en formato aula virtual, con una duración de 9 horas, se impartirá del 25 de septiembre al 7 de octubre de 2024. El objetivo de este curso es profundizar en los diversos conceptos de los Servicios de Inspección. Los participantes aprenderán a manejar y elaborar la documentación necesaria, así como a seguir los procedimientos correctos para su seguimiento y para la gestión eficaz de la documentación de inspección en frontera.

La formación será impartida por Vicente Tasa, coordinador de juguetes y director de Laboratorio de Alicante; Javier Rodríguez, jefe de Servicio de Inspección; Inmaculada Ciscar, jefe de Servicio de Inspección, y Natalia Roncero, inspectora, jefe de Sección.

#### Curso superior de Aduanas

Los objetivos de este curso son los de obtener unos conocimientos aduaneros al máximo nivel e interpretar correctamente las disposiciones aduaneras, para gestionar los procedimientos de conformidad y cumplimentar debidamente los documentos oficiales de aduanas y contratos de [transporte internacional](#) de mercancías por vía aérea, marítima y terrestre.

El referido curso, con un total de 102 horas lectivas, se impartirá del 15 de octubre del 2024 al 11 de marzo de 2025, y está homologado por el Departamento de Aduanas e II EE, por lo que los alumnos que superen el mismo estarán exentos de realizar la prueba teórica de los exámenes de [representante aduanero](#).



*La Asociación de Transitarios de Madrid dispone de un completo programa de formación dedicado a la carga aérea*

## **Cursos de ATEIA Madrid para octubre-noviembre**

La Asociación de Transitarios de Madrid, [ATEIA-OLTRA Madrid](#), atendiendo a las necesidades de las empresas del sector, imparte formación especializada, desarrollando en sus propias instalaciones o de manera virtual, diversos cursos y de reciclaje sobre la carga aérea, actividad transitaria y la representación aduanera:

### **Curso ATEIA Madrid carga aérea (Sensibilización)**

El curso de carga aérea (Sensibilización) tendrá una duración de 2,5 horas y comenzará el 30 de octubre. Un curso en modalidad virtual o aula presencial, impartida por Ángel Hernando (Airfreight Export Manager de DHL Global Forwarding).

### **Curso ATEIA Madrid carga aérea**

El curso de carga aérea tendrá una duración de 35 horas y comenzará del 8 de octubre al 21 de noviembre. Un curso en modalidad virtual o aula presencial, impartida por profesionales del sector y compañías aéreas.

Los objetivos del curso es que los alumnos aprendan a analizar la normativa aplicable a la [carga aérea](#), obtener conocimientos sobre la aceptación de la carga segura (RA) y sistema de reservas con las

compañías aéreas; estudios de las tarifas IATA para el transporte aéreo de mercancías; conocer el proceso de preparación de los grupajes y emisión de los contratos de transporte – AWB; conocer los distintos tipos de aeronaves; y analizar la normativa aplicable a la carga aérea.

La [formación](#) está homologada oficialmente por [IATA](#), acreditando a los alumnos como agentes de carga y está impartida por Ángel Hernando (Airfreight Export Manager d DHL Global Forwarding); Enrique Martínez ( Airfreight Procurement ES & PT and Key Account Manager de DSV Air & Sea); Francisco Martínez (exCustomer Services and Operations Supervisor de Lufthansa Cargo, A.G); Martín Fernández (abogado en BCFM y secretario técnico de FETEIA-OLTRA y miembro del grupo de expertos de Incoterms de la ICC en España); y María Fernández (Técnico de la AEAT-representante aduanero).

*La mayoría de los cursos que ofrece ATEIA Madrid pueden ser bonificados y deducidos de las cuotas de la Seguridad Social, con cargo a la Fundación Estatal para la Formación en el Empleo FUNDAE (Ministerio de Trabajo y Asuntos Sociales)*

#### Convenio CRM

Asimismo, el 8 y 10 de octubre se realizará el curso sobre convenio CRM que tendrá una duración de 6 horas y se impartirá en formato virtual.

Impartido por los expertos Fernando Rivas, especialista en [transporte terrestre](#) y licenciado en Derecho, y Martín Fernández, miembro del grupo de expertos de Incoterms de la ICC en España, abogado en BCFM y secretario técnico FETEIA-OLTRA, está dirigida a directivos, mandos intermedios y empleados del sector, que quieran adquirir conocimientos o profundizar en los que poseen sobre el contrato de transporte internacional y análisis del convenio CMR.

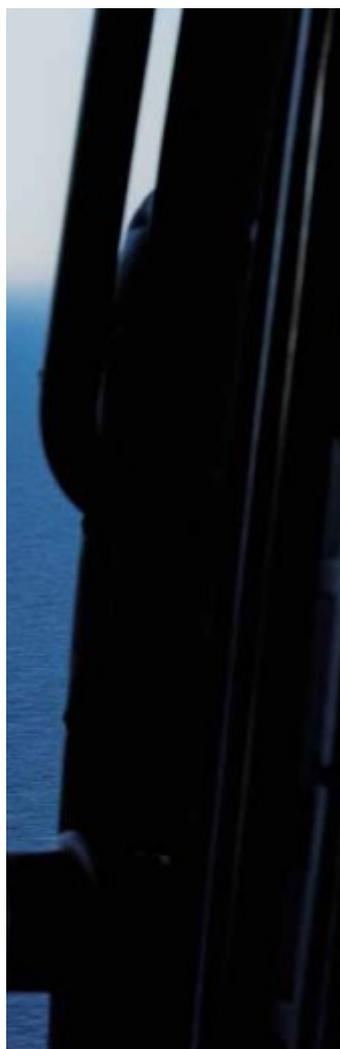
#### Almacén de depósito temporal y depósito aduanero

Por último, ATEIA Madrid impartirá del 21 al 28 de octubre de 2024 el curso, en aula virtual, de almacenes de depósito temporal y depósitos aduaneros, impartido por María Fernández, técnico de la AEAT y representante aduanero.

La formación centrará su temario en dar a conocer a los participantes el funcionamiento de los [almacenes de depósito temporal](#), locales autorizados para mercancías declaradas de exportación, [depósitos aduaneros](#), y depósitos distintos de los aduaneros. En el curso se entregará a los asistentes toda la documentación relacionada con los temas que se expongan, así como el diploma correspondiente a los que superen el curso.

# EL COMERCIO MARÍTIMO ANTE EL ESPEJO DEL MAR ROJO

LA DISRUPCIÓN CUMPLE SU PRIMER ANIVERSARIO SIN MOSTRAR MEJORA Y CON EL MODELO DE NEGOCIO PATAS ARRIBA



La crisis del Mar Rojo toma visos de convertirse en un fenómeno de potente simbolismo en el corazón del comercio marítimo y global. El prosaísmo de los ataques de la milicia hutí a buques de toda raigambre internacional encierra el manido proverbio chino del aleteo de la mariposa, tan ligado a fenómenos que iluminan los pormenores de un mundo globalizado. Pero también tiene algo de la metáfora del espejo, o de la bajada a los infiernos que, en el mundo clásico, revelaba una verdad: el desvío de buques, la falta de contenedores vacíos, el precio de los fletes o la congestión portuaria han volteado el sistema y generado nuevas ansiedades a cargadores e intermediarios logísticos, pero traen inesperados beneficios a otros actores del negocio, iluminando una relación algo contradictoria con la disrupción. Teñida de incertidumbre, su evolución se encamina al año de existencia sin aparentar remisión, con un balance dispar para los distintos eslabones de la cadena.

DA

Los ataques del grupo yemení, iniciados en noviembre de 2023 con el secuestro del buque 'Galaxy Leader', se articulan sobre un trasfondo geopolítico cada vez más complejo en Oriente Medio. La región sigue estancada en una crisis militar y humanitaria en Gaza (Palestina), y se intensifican paulatinamente las hostilidades entre Israel y los actores del autodenominado 'eje de la resistencia', patrocinado por Irán y en el cual se integran los huties. Además, y como apuntan varios analistas, un final -ahora incierto- de la escalada en Palestina no asegura la eventual interrupción de las acciones contra los barcos. "La crisis debería verse más como un efecto cascada de la guerra civil yemení, que como algo ligado a la guerra entre Israel y Hamás", señala un informe de julio del think tank indio Manohar Parrikar Institute. Lo respaldaba ese mismo mes el experto en dicho conflicto Ahmed Nagi, de otro think tank, Crisis Group: "No habrá una garantía de alto al fuego mientras los huties no lleguen a acuerdos con sus adversarios locales, con Arabia Saudí. (...) La crisis está suponiendo una campaña de relaciones públicas para la milicia, que está ganando popularidad y reclutando nuevos soldados". El grupo que lidera Abdul-Malik-al Houthi salía de un bache de popularidad local en septiembre, y ha ganado notoriedad y apoyo de potencias como Rusia -y se le atribuyen lazos con China- que puede usar en el plano regional. Cuando se escriben estas líneas, también existe consenso sobre que las operaciones militares de Estados Unidos y Reino Unido contra la milicia no han logrado mermar en absoluto su capacidad de acción.



**Simon Heaney**  
 Analista y Gerente Senior de Drewry



**"El 'shipping' continuará, pero será más caro y lento para los cargadores"**

**"Shipping will continue, but it will be more expensive and slower for shippers"**



**Jordi Espin**  
 Resp. Relaciones Estratégicas de ESC



**"Las navieras han descubierto que la estabilidad les da mal negocio"**

**"Shipping companies have discovered that stability is bad for business"**

Rehén de la situación geopolítica, el negocio marítimo mira hacia el horizonte. "Cada vez hay más actores que se preparan para aguantar la situación durante el próximo año", señala el analista experto en carga contenerizada de la consultora británica Drewry, Simon Heaney, en declaraciones a El Mercantil. "Todo depende de por cuanto tiempo planean los huties continuar con sus ataques al 'shipping', y sólo ellos lo saben". El desvío de buques por el cabo de Buena Esperanza (Sudáfrica) engendró un entorno de falta de capacidad y demanda anticipada mediante el cual las

navieras han recuperado un pulso que habían perdido en el ejercicio anterior. Según un promedio calculado por Alphaliner al término del primer trimestre de 2024, los principales armadores mundiales -salvo Maersk- alcanzaban un margen operativo (ebit) del 11,4%, cuando a finales de 2023 la cifra se encontraba en terreno negativo. Ello dota de importancia esa fecha final, que podría devolver al negocio a su estado anterior, aunque la concatenación de disrupciones -antes fue la pandemia, o la guerra en Ucrania- desdibujan cual sería ese modelo.



Un año de amenazas sobre la flota mercante en el Mar Rojo |

**07/10/2023**

El grupo islamista palestino Hamás lanza un ataque por sorpresa y a gran escala contra Israel |  
 Palestinian Islamist group Hamas launches a large-scale surprise attack on Israel

**27/10/2023**

Israel bombardea la Franja de Gaza e inicia una ofensiva terrestre de represalia por el ataque de Hamás |  
 Israel bombs the Gaza Strip and launches a ground offensive in retaliation for the Hamas attack



**19/11/2023**

La milicia hutí, radicada en Yemen, secuestra el buque portavehículos 'Galaxy Leader' en el Mar Rojo |  
 The Houthi militia, based in Yemen, hijacks the car carrier vessel 'Galaxy Leader' in the Red Sea

“Nunca antes el mercado había sido tan difícil de predecir. El mejor escenario es un cese de los ataques y el retorno al Canal de Suez, con la consiguiente recuperación de tiempos de tránsito predecibles y estables, como adoran los puertos y las terminales. Ello aumentaría la productividad de los recintos y rebajaría los fletes”, apunta por un lado Heaney. Sin embargo, “ese escenario parece ingenuamente optimista”, sostiene, “y lo más probable es que los desvíos se mantengan, con los fletes determinados por más disrupción en los servicios de línea y por la congestión portuaria. El ‘shipping’ seguirá, pero tomará más tiempo y será más caro para los cargadores”, concluye el analista. Es un escenario que sin duda teme este último sector, que ha pasado de la resignación a un cierto desasosiego, inflamado con las ganancias de las navieras. “La crisis

la poca transparencia que detecta en los armadores, e incluso atisba la imposición de un modelo perdurable que va en contra de su sector. “Los beneficios de las navieras con el Covid fueron muy jugosos, y eso ha trastocado el sistema. Aunque volvamos a Suez, los tres grupos -navieras, intermediarios y cargadores- han quedado definidos en tres objetivos: las navieras quieren ganar dinero -legítimo, pero cada vez actúan más como gestoras de transporte global y no como flotas-, los intermediarios tienen intereses contradictorios entre sus dos clientes, navieras y cargadores, y los clientes simplemente quieren mover la carga”, resume.

**EN BUSCA DE ALTERNATIVAS**

No sólo el factor económico presiona a los cargadores, que también deben enfrentar operativas mucho más complicadas a raíz de varias derivadas. En España, las nuevas rutas han traído congestión en puertos como Barcelona, donde el transbordo de contenedores ha dado la vuelta a la bajada de esta carga que arrastraba en 2023, pero ha resultado en escollos para los cargadores a la hora de planificar envíos y recepciones. Es un efecto que redobla el alargamiento de los tránsitos desde puntos como Asia, y que ya trae consigo la ruta por Buena Esperanza. La inversa de esta situación se vive en ese mismo continente, donde la congestión portuaria emerge de la falta de equipos disponibles para enviar la mercancía, y de la carestía de buques.

No es sorprendente que, ante tal escenario, emerja la posibilidad de las rutas alternativas, otro factor de la crisis que se encuentra a caballo entre la coyuntura y



Los cargadores han ido pasando de la resignación a un cierto desasosiego

del Mar Rojo es un incidente regional que pone en blanco y negro lo siguiente: ¿lo que pasó en el Covid pasó por un elemento externo, o es que la norma es gestionar el negocio así? (...) La logística global quiere estabilidad, pero las navieras han descubierto que esa estabilidad les da muy mal negocio” argumenta el responsable de Relaciones Estratégicas de European Shippers’ Council (ESC), Jordi Espín. Su asociación ha venido mostrándose crítica con



Un año de amenazas sobre la flota mercante en el Mar Rojo |

**04/01/2024**  
 Los fletes 'spot' de Drewry para un contenedor de 40 pies se disparan el 61% semana a semana |  
 Drewry's spot freight rates for a 40-foot container surge by 61% week over week



**11/01/2024**  
 EEUU y Reino Unido lanzan sus primeros ataques conjuntos sobre posiciones huties en tierra |  
 The US and the United Kingdom launch their first joint attacks on Houthi positions on land





**Enric Ticó**  
Presidente de Feteia



**“Hay una oferta de alternativas que está teniendo buena acogida”**

**“There is a series of alternatives that are being well received”**



**La crisis ha traído mucho transbordo a Barcelona**

The crisis has brought transshipment to Barcelona

A year of threats to the merchant fleet in the Red Sea

2/5

**30/01/2024**

La firma de inteligencia Alphaliner constata que los cambios introducidos por las navieras en sus rutas consolidan la ruta del Cabo de Buena Esperanza como trayecto mayoritario

The intelligence firm Alphaliner confirms that the changes implemented by shipping companies consolidate the Cape of Good Hope route as the primary path

**18/02/2024**

Los misiles huties alcanzan al carguero multipropósito 'Rubymar', que se convertirá en la primera nave que se hundirá por un ataque de la milicia yemení en el marco de esta crisis

Houthi missiles strike the multipurpose cargo ship 'Rubymar', marking it as the first vessel to sink due to an attack by the Yemeni militia in the context of this crisis

## LA ONDA EXPANSIVA DE LOS ATAQUE HUTÍES EN EL NEGOCIO MARÍTIMO

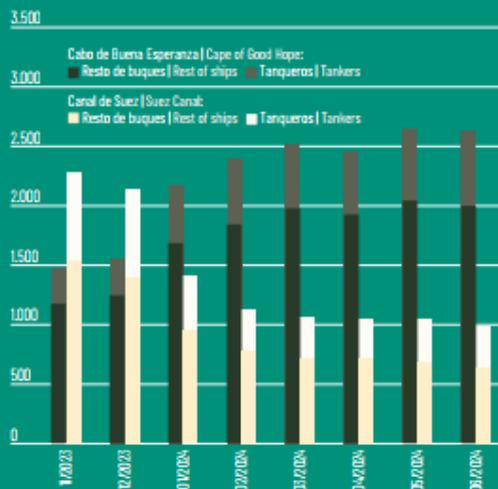
Ataques en el Estrecho de Bab el-Mandeb y Golfo de Adén por tipo de buque | Attacks in Bab El-Mandeb Strait and Gulf of Aden by vessel



- Buque de carga general | General cargo ship
- Granelero | Bulk carrier
- Portavehículos | Vehicle carrier
- Portacontenedores | Containership
- Buque militar | Naval
- Metanero | LPG carrier
- Tanquero | Tanker

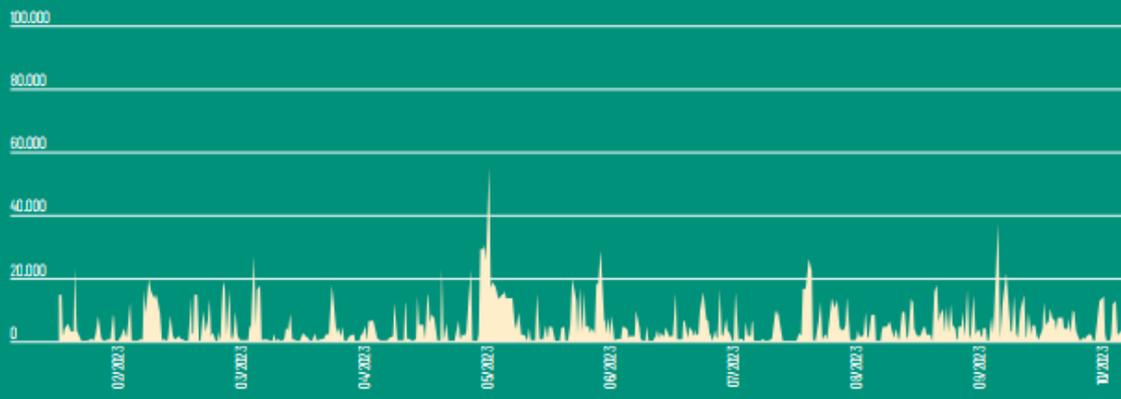
Fuente | Source: Lloyd's List

Tráfico de buques por el Cabo de Buena Esperanza y por el Canal de Suez nov-23 a jun-24 | Ship Traffic via the Cape of Good Hope and the Suez Canal, November 2023 to June 2024



Fuente: Fondo Monetario Internacional y Universidad de Oxford | Source: International Monetary Fund and University of Oxford

Congestión: evolución de teus atracados en el puerto de Barcelona en un mismo momento del día |



## THE EXPANSIVE WAVE OF HOUTHJI ATTACKS IN THE MARITIME INDUSTRY

Tiempos de tránsito en las rutas del Mar Rojo o el Cabo de Buena Esperanza | Transit times on Red Sea or Cape of Good Hope Routes

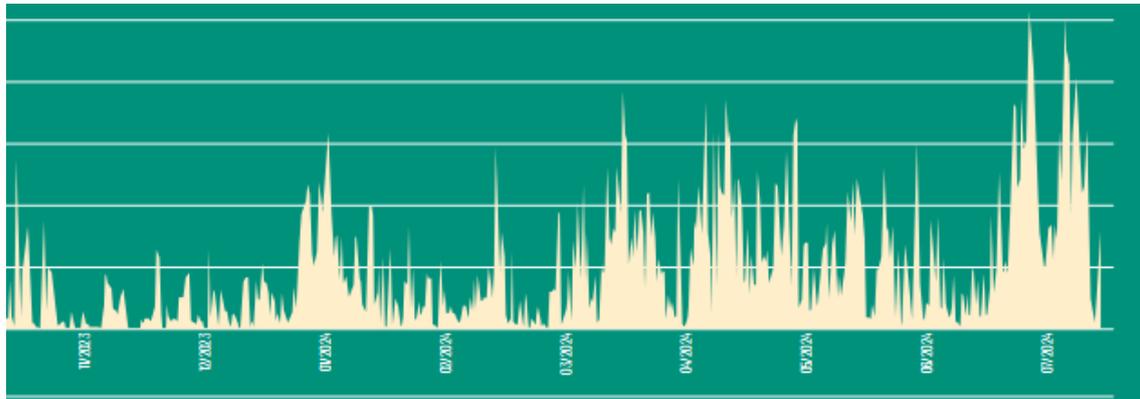


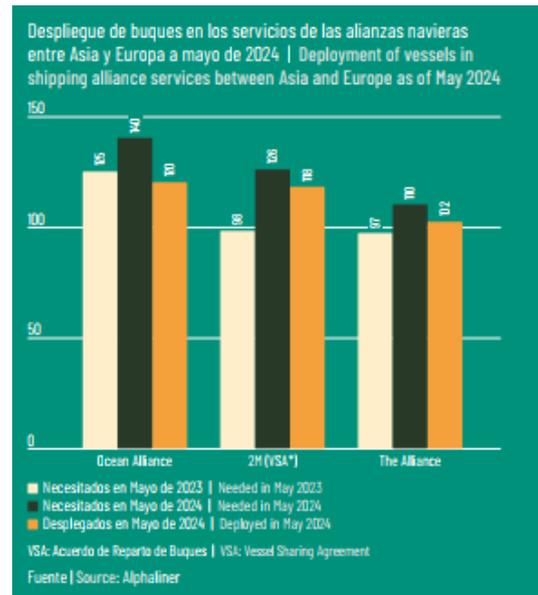
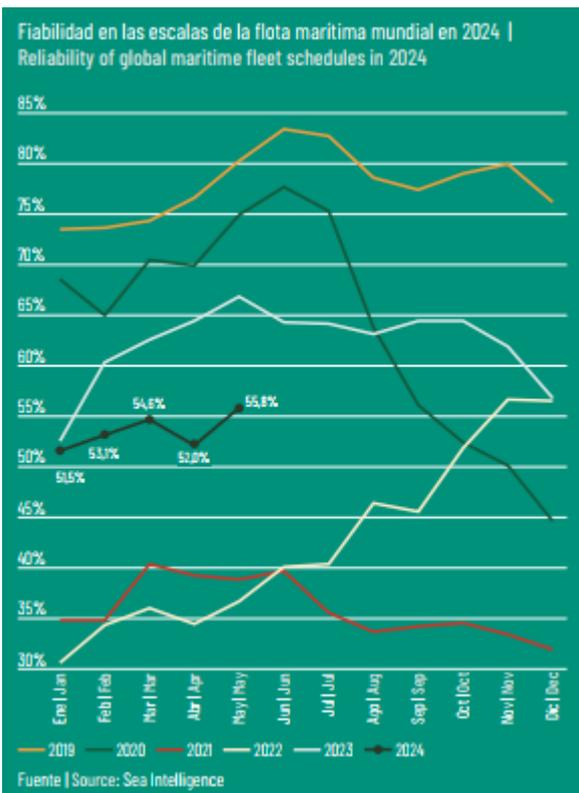
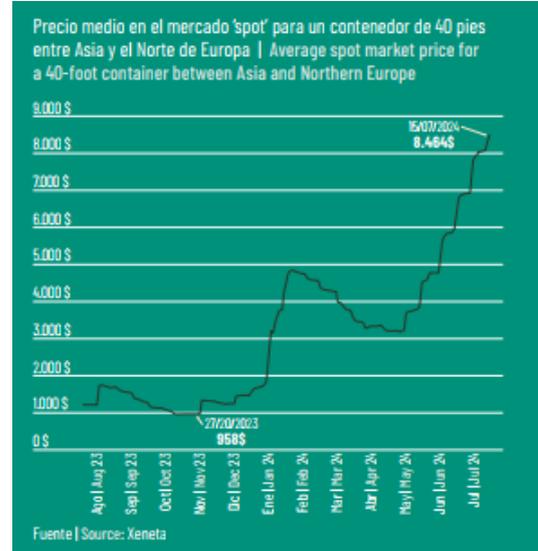
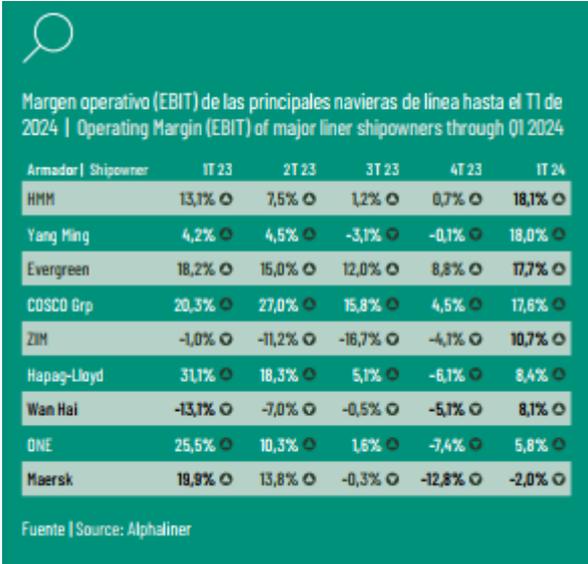
El tiempo de tránsito se calcula para un tanquero Suezmax cargado viajando a 14 nudos y sin retrasos en ningún cuello de botella |  
 Transit time is calculated for a Suezmax tanker loaded, traveling at 14 knots, and without delays at any bottlenecks

Fuente | Source: US Energy Information Administration

Congestion: Evolution of TEUs docked at the port of Barcelona at the same time of day

Fuente | Source: Linerlytica





«la estabilidad, y que también enlaza el negocio con la geopolítica. En el primero de estos dos ámbitos ha destacado el papel de los transitarios. “Creo que, más que aumento de demanda en alternativas, hay una oferta de alternativas que está teniendo buena acogida” señala el presidente de la federación sectorial española Feteia, Enric Tycó. Según describe, se ha optado por “buscar las aéreas, terrestres o ferroviarias en clave multimodal, si bien la falta de servicios ferroviarios consolidados no ha permitido incluir al ferrocarril entre las soluciones más factibles”. El caso más evidente ha sido el trasvase de carga al modo aéreo, que a la mitad de 2024, había crecido en el 13,4% comparado con 2023 según los datos de la Asociación de Transporte Aéreo Internacional (IATA). Son números

○ El ferrocarril no ha figurado entre las alternativas más factibles al Mar Rojo

incluso superiores a los de 2021, momento en que este negocio también despegó con motivo de la pandemia.

Desde el gigante DSV se traslada que los factores que llevan al cargador a las alternativas son, principalmente “el coste del servicio”, y que este “tenga una coherencia con el tiempo de tránsito y la atención al cliente”. Asimismo, “de manera muy cercana estamos viendo como las roturas de stock y las penalizaciones por no cumplir con las entregas, debido a unos ‘transit times’ que de media pueden superar



Un año de amenazas sobre la flota mercante en el Mar Rojo |

**19/02/2024**

La UE lanza la misión Aspides, sin España, para defender el comercio marítimo en el Mar Rojo |  
The EU launches Operation Aspides, excluding Spain, to defend maritime trade in the Red Sea



**06/03/2024**

Primeras víctimas mortales de la crisis en un ataque huthi contra el granelero 'True Confidence' |  
First fatalities of the crisis in a Houthi attack on the bulk carrier 'True Confidence'





C

**Santiago Roses**  
 Supervisor de SSS & Rail en DSV



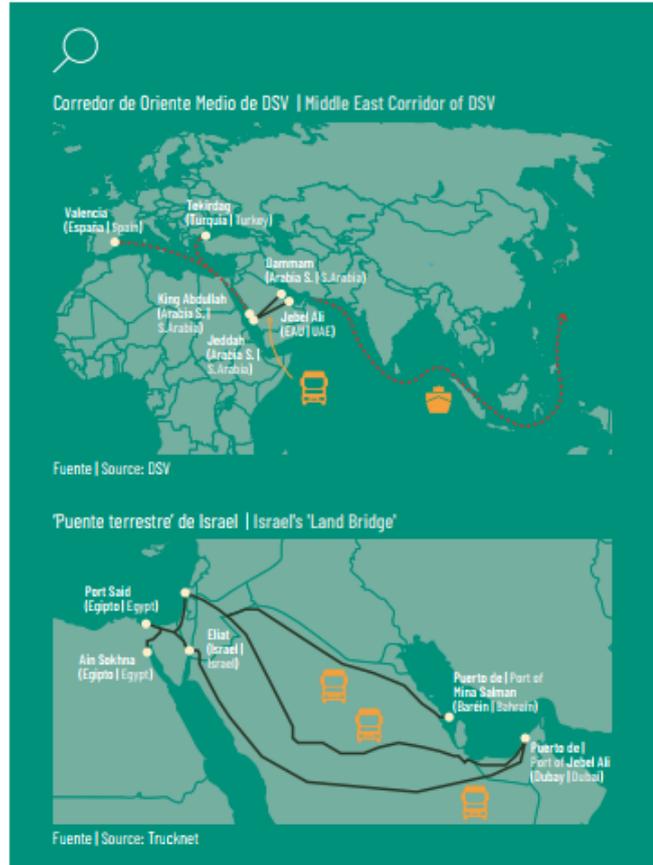
**“Los servicios ‘express’ ganan terreno por su rapidez y fiabilidad”**

**“Express services are gaining ground thanks to their speed and reliability”**



**Pasar por el Estrecho de Bab El-Mandeb no es seguro ni fiable**

Passing through the Bab El-Mandeb Strait is neither safe nor reliable



A year of threats to the merchant fleet in the Red Sea

3/5

**13/04/2024**

La Guardia Revolucionaria de Irán captura el portacontenedores ‘MSC Aries’ en el estrecho de Ormuz | The Iranian Revolutionary Guard captures the containership ‘MSC Aries’ in the Strait of Hormuz

**24/04/2024**

Los huties amplían su campo de operaciones. Algunos de sus drones alcanzan a buques de Maersk y de MSC más allá del estrecho de Bab El-Mandeb y en aguas del océano Índico

The Houthis expand their field of operations. Some of their drones target Maersk and MSC vessels beyond the Bab El-Mandeb Strait and in the Indian Ocean



«el 50%, están haciendo que los clientes busquen rutas con mayor seguridad y fiabilidad», apunta el supervisor de Short Sea Shipping (SSS) & Rail de la transitaria danesa, Santiago Roses. Él mismo es también el representante del servicio Algeciras Express, una vía entre China y Europa que discurre por la ruta de Buena Esperanza

### DSV intenta salvar la zona de conflicto en el Mar Rojo con una ruta terrestre por Arabia

hasta el Estrecho de Gibraltar sin escalas intermedias, y sube a Europa en camión. Aunque se lanzó antes del conflicto, se está beneficiando de los transbordos en Algeciras. «El transporte marítimo domina en términos de volumen, pero los servicios express están ganando terreno debido a su rapidez y fiabilidad», sostiene Roses. Como señala Ticó (Feteia), se trata de una ruta ya establecida que gana peso ante la coyuntura, mientras que otra lanzada ex profeso por DSV, el Corredor de Oriente Medio, tiene un desarrollo más lento. Con pruebas iniciadas la pasada primavera, este camino opta por salvar la zona de conflicto por tierra, conectando los puertos saudíes del Golfo Pérsico con el de Jeddah, en el Mar Rojo, y así se evita el giro hacia Sudáfrica. Con todo, la compañía, que es el partner logístico en la construcción de la ciudad saudí de Neom, sí la está utilizando en ciertos casos.

Pero algunas alternativas también surgen del propio ámbito geopolítico, dado el

entorno de guerra que las genera. Israel, objetivo principal de la ofensiva hutí y enclavado en el corazón de la zona de conflicto, dio publicidad desde inicios de año a una ruta terrestre a través de Arabia Saudí, que como la de DSV también aprovecharía el interés de este país en suministrar Neom para enlazar con sus propios puertos. El proyecto correría a cargo de la startup israelí Trucknet, pero su utilización real ha sido puesta en cuestión por varios medios árabes en los meses sucesivos. Uno de sus puntos débiles es el paso por Jordania, país que mantiene una posición incómoda entre los bandos del conflicto: su espacio aéreo ha sido utilizado por los ataques de Irán contra Israel, pero intenta mantener el equilibrio con la diplomacia del Estado judío. Sea como sea, el primer ministro de este reino, Bisher Al-Khasawneh, calificó de «invenciones» las alegaciones de que la carga israelí pase por su territorio. ■



El mayor volumen de mercancías sigue pasando por Sudáfrica  
The highest volume of goods continues to pass through South Africa



Casi un año de amenazas sobre la flota mercante en el Mar Rojo |

06/05/2024

El ejército de Israel lanza una ofensiva terrestre sobre la ciudad palestina de Rafah, en la Franja de Gaza. Los huties amenazan con llevar sus represalias al Mediterráneo Oriental

The Israeli military launches a ground offensive on the Palestinian city of Rafah in the Gaza Strip. The Houthis threaten to extend their retaliatory actions to the Eastern Mediterranean

09/05/2024

El precio del flete que analiza Drewry se había moderado en marzo y abril, pero vuelve a iniciar una tendencia ascendente a inicios de mayo. La impulsan la demanda en China y la falta de capacidad

Drewry's freight price index had moderated in March and April but begins to rise again in early May. This upward trend is driven by demand in China and a lack of capacity



## La geopolítica de las alternativas | The geopolitics of alternatives

> No sólo Israel ha articulado un discurso geopolítico a través de la alternativa logística. También China, cuyo principal brazo de diplomacia comercial en el exterior es la Ruta de la Seda, ha estado reivindicando sus trenes hacia Europa como una solución de emergencia ante el desvío de buques. Se da la circunstancia, además, que la ruta israelí se planteó en su momento como una pata del corredor económico desde India que promocionaban la Unión Europea y Estados Unidos en clara competencia con el proyecto del país que lidera Xi Jinping. La prensa afín al Gobierno chino (CGTN) manifestó en abril que "cada vez más transitarios europeos se pasaban a los trenes entre China y Europa", afirmaciones que también respaldó el monopolio estatal del ferrocarril ruso RZD. Rusia es, además de aliado de China, un país de tránsito de estos trenes, pero precisamente transitarios como DSV han señalado en varias ocasiones que habían paralizado este tipo de rutas debido a la invasión del país eurasiático sobre Ucrania. El principal representante de estos servicios en España es el operador de la línea Yiwu (China)



- Madrid, YXE, que mantiene sus operativas. Contactados por El Mercantil, sus fuentes han trasladado que "hemos mantenido un status de envíos estables" durante este año de afectaciones, sin detallar un posible aumento. La firma del gigante asiático también ha añadido que continúa "suministrando transporte seguro y sostenible para las empresas chinas y españolas".



China ha impulsado sus trenes como alternativa  
China has promoted its trains as an alternative

> It's not just Israel that has maintained a geopolitical discourse through the logistical alternative. China, whose main arm of trade diplomacy abroad is the Silk Road, has also been advocating

its trains to Europe as an emergency solution to the diversion of ships. What's more, the Israeli route was considered at the time as a branch of the economic corridor from India promoted by the European Union and the US in clear competition with the project of the country led by Xi Jinping. The Chinese state-run news channel CGTN reported in April that "more and more European freight forwarders were switching to trains between China and Europe", a statement that was also echoed by the state monopoly of the Russian rail operator RZD. Russia, besides being an ally of China, is a transit country for these trains, but freight forwarders such as DSV have pointed out on several occasions that they had terminated this type of route due to the invasion of Ukraine. The main representative of these services in Spain is the operator of the Yiwu (China)-Madrid line, YXE, which has continued with its operations. When contacted by El Mercantil, its sources said that "we have maintained a stable number of operations" during this year of conflict, without mentioning a possible increase. YXE also added that it continues "to provide safe and sustainable transport for Chinese and Spanish companies".

## SE ACERCA EL XIII CONGRESO FETEIA 2024

Con gran satisfacción puedo decir que en pocos días celebraremos nuestro XIII Congreso FETEIA 2024 en Zaragoza, localidad que está mostrando su buen hacer y que se está convirtiendo en una plaza líder en el ámbito logístico.

**Enric Ticó,**  
presidente de FETEIA-OLTRA



Creo que quienes formamos la gran familia de FETEIA hemos logrado, durante todos estos años, construir un evento de referencia en el sector en el que siempre tratamos cuestiones de enorme interés y creo que, si algo nos caracteriza, es que siempre intentamos que los Congresos sirvan para debatir sobre el futuro, buscando oportunidades y alertando sobre posibles riesgos que puedan amenazar a nuestras empresas. En definitiva, para estar preparados.

Lógicamente, uno de los temas principales será la propia evolución logística de Aragón, que puede servir de guía para otras regiones, pues una plaza que está mostrando un sólido crecimiento y una estrategia ferroviaria digna de ser analizada.

Como no puede ser de otra manera en estos tiempos, tendremos una interesante ponencia aduanera, en la que valoraremos

la transformación que estamos viviendo y lo que viene, con el nuevo CAU. Contaremos con la presencia de la directora del Departamento de Aduanas e Impuestos Especiales, que nos informará de primera mano sobre los proyectos en los que están trabajando, y con expertos en IT, por lo que las empresas saldrán de este Congreso con una idea clara sobre las tendencias y sobre los trabajos e inversiones que deben acometer para mantener su competitividad en el futuro.

Siguiendo la línea de otros Congresos, también tendremos una sesión sobre macroeconomía a cargo de Aurelio Martínez. Hace unos años ya nos dio una charla en la que nos dio muy buenos consejos para estar preparados ante la crisis de 2008. Esperemos que ahora nos dé buenas noticias. Lo que es indiscutible es que realizará un análisis certero que servirá de guía a nuestras empresas.

Por último, contaremos con dos sesiones sobre cuestiones de actualidad y que versan sobre asuntos en los que FETEIA lleva tiempo trabajando intensamente. El primero es el relativo a las cuestiones ESG y la marca de calidad de FETEIA. Una de las principales actividades de la Federación es la de promover la mejora continua en las empresas, con acciones como actividades formativas, elaboración de informes y estudios sobre cuestiones corporativas de relevancia. Creemos firmemente que formar parte de nuestra Federación es una manera perfecta para que las empresas mantengan los más elevados estándares de calidad y servicios, y lo demostraremos durante nuestro Congreso.

Por último, hablaremos sobre ciberseguridad. A nadie se le escapa que una de las grandes amenazas que afrontan las empresas de nuestro sector es el riesgo de ataques informáticos, pues nuestro sector es uno de los más atacados. La gestión del dato adquiere una especial importancia en nuestro sector y desde FETEIA estamos trabajando para que nuestras empresas estén protegidas.

Creo que con este ambicioso programa cumpliremos el objetivo de tratar asuntos que nos darán una visión global de la situación del comercio internacional y sobre la cadena suministro. Desde luego, es una buena muestra de “marca de calidad” FETEIA.

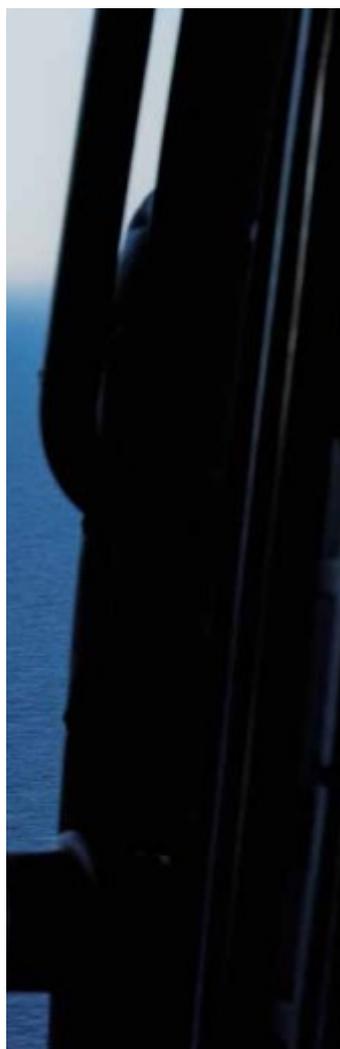
Quiero recordar que en nuestros congresos aprobamos un gran número de conclusiones y recomendaciones, que

acordamos entre todos, de tal manera que podríamos decir que, de una manera participativa, y después de escuchar a ponentes, expertos, autoridades y a los empresarios presentes, ponemos en marcha iniciativas positivas para el sector. No solo para los transitarios, sino para el mundo del comercio internacional y, en definitiva, los consumidores.

No olvidemos que FETEIA nos consideramos “LA VOZ DE LA CARGA”.

# EL COMERCIO MARÍTIMO ANTE EL ESPEJO DEL MAR ROJO

LA DISRUPCIÓN CUMPLE SU PRIMER ANIVERSARIO SIN MOSTRAR MEJORA Y CON EL MODELO DE NEGOCIO PATAS ARRIBA



La crisis del Mar Rojo toma visos de convertirse en un fenómeno de potente simbolismo en el corazón del comercio marítimo y global. El prosaísmo de los ataques de la milicia hutí a buques de toda raigambre internacional encierra el manido proverbio chino del aleteo de la mariposa, tan ligado a fenómenos que iluminan los pormenores de un mundo globalizado. Pero también tiene algo de la metáfora del espejo, o de la bajada a los infiernos que, en el mundo clásico, revelaba una verdad: el desvío de buques, la falta de contenedores vacíos, el precio de los fletes o la congestión portuaria han volteado el sistema y generado nuevas ansiedades a cargadores e intermediarios logísticos, pero traen inesperados beneficios a otros actores del negocio, iluminando una relación algo contradictoria con la disrupción. Teñida de incertidumbre, su evolución se encamina al año de existencia sin aparentar remisión, con un balance dispar para los distintos eslabones de la cadena.

DA

LA ENTREVISTA

## Enric Ticó

**La federación transitaria celebra su convención, entre el 26 y el 29 de septiembre, siendo la anfitriona Ateia Aragón y poniendo el foco en que “si una empresa está asociada, cumple unas normas y, por lo tanto, tiene una calidad certificada por Feteia”, señala Enric Ticó, su presidente.**



**¿A qué responde el lema del próximo congreso ‘Feteia Marca de Calidad’?**

Elegimos ‘Feteia Marca de Calidad’ para dar fuerza al hecho de que una empresa asociada cumple una serie de requisitos. Y nosotros validamos que cumple esos requisitos. Es una aportación más para lograr un mercado más transparente y seguro. Si una empresa está asociada, cumple unas normas y, por lo tanto, tiene una calidad certificada por Feteia. El hecho de que Feteia certifique que una empresa se puede asociar ya es una garantía.

**¿Qué requisitos exige Feteia para asociarse?**

Básicamente formales, es decir, cumplir con todas las obligaciones legales que tienen establecidas las distintas Administraciones. Y hacemos un control efectivo y permanente del cumplimiento de esos requisitos.

**¿Siguen existiendo las transitarías pirata?**

Sigue existiendo competencia desleal. Estamos en un mercado liberalizado con unos requisitos que hay que cumplir. Pero, la realidad es que sigue habiendo empresas que, en el caso de los transitarios, podríamos cifrarlo en un 20 por ciento del sector que tiene esas características. Es una situación parecida a la que hay en los otros sectores.

**¿La elección de Aragón es un guiño al desarrollo logístico de la región?**

Sí. Hacemos el congreso en Aragón por la maduración logística a la que ha llegado. Queremos que los transitarios conozcan a fondo la oferta logística de Aragón y, a la inversa, que las empresas y autoridades de Aragón conozcan a los transitarios, ya que somos aliados naturales para el crecimiento logístico. El primer bloque lo dedicamos a Aragón.

**Otro de los temas que tratarán es la Aduana digital, ¿por qué**

El segundo bloque lo hemos llamado 'la Aduana digital' porque es un buen momento para hacer esta reflexión sobre qué estamos haciendo los transitarios para digitalizarnos en la línea de lo que hace falta para tener una Aduana que cada vez funcione mejor. Otro gran tema es el mercado global. El mundo cambia y es bueno que tengamos la opinión de un profesional que conoce a fondo las perspectivas que se abren en estos momentos como es Aurelio Martínez, expresidente de la Autoridad Portuaria de Valencia.

**¿El transitario se considera que está solo ante el peligro?**

El último bloque lo hemos denominado 'solos ante el peligro' porque realmente estamos solos. Solos en la toma de decisiones que en estos momentos nos preocupan mucho y que podrían significar un grave riesgo para nuestras empresas. Me estoy refiriendo a la ciberseguridad. Y analizaremos los nuevos procesos de digitalización de los que se pueden ir dotando, de manera asequible, nuestras compañías.

Estamos trabajando para poder constituir otras tres nuevas Ateias

**¿Son las Ateias las que se acercan a Feteia para acoger el congreso de la federación o es a la inversa?**

Desde hace unos años, son las Ateias las que se interesan por acoger estos eventos. Para el próximo congreso, que será dentro de dos años, tenemos tres candidaturas. Históricamente, era Feteia quien se acercaba a un territorio para proponerle ser el anfitrión.

**Al margen de los temas a tratar, ¿qué utilidad tienen los congresos de Feteia para los asociados?**

El 50 por ciento del congreso son las relaciones *networking*. Hay profesionales que se encuentran en el congreso que no se conocían personalmente. El conocimiento personal sigue siendo muy importante.

**¿Qué representatividad tiene Feteia en el sector transitario?**

Seguimos siendo la única organización que agrupa a todos los transitarios de España. Y si digo a todos, es a todos. Nos queda alguna multinacional y alguna minipyme. Además, han aumentado el número de representantes aduaneros asociados durante los últimos años.

**¿Cuántas Ateias hay?**

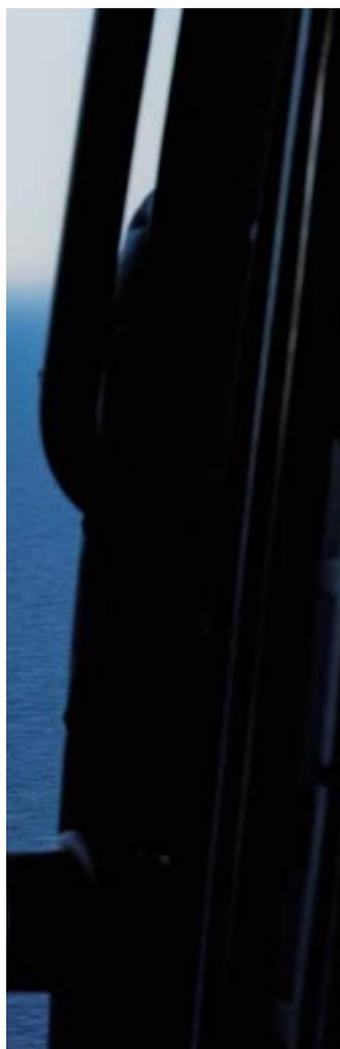
Tenemos 20 Ateias, que suman unas 600 empresas, y tres que estamos trabajando para poder constituir las.

**¿Las futuras Ateias coinciden con los territorios que quedan por cubrir?**

Prácticamente, sí. Sobre todo en Extremadura, donde está avanzada la creación de una asociación. Y también está muy avanzada en Lleida. Menos madura, y donde creemos que también es necesaria por su rol logístico, es en Navarra, al igual que en alguna provincia de Castilla y León.

# EL COMERCIO MARÍTIMO ANTE EL ESPEJO DEL MAR ROJO

LA DISRUPCIÓN CUMPLE SU PRIMER ANIVERSARIO SIN MOSTRAR MEJORA Y CON EL MODELO DE NEGOCIO PATAS ARRIBA



La crisis del Mar Rojo toma visos de convertirse en un fenómeno de potente simbolismo en el corazón del comercio marítimo y global. El prosaísmo de los ataques de la milicia hutí a buques de toda raigambre internacional encierra el manido proverbio chino del aleteo de la mariposa, tan ligado a fenómenos que iluminan los pormenores de un mundo globalizado. Pero también tiene algo de la metáfora del espejo, o de la bajada a los infiernos que, en el mundo clásico, revelaba una verdad: el desvío de buques, la falta de contenedores vacíos, el precio de los fletes o la congestión portuaria han volteado el sistema y generado nuevas ansiedades a cargadores e intermediarios logísticos, pero traen inesperados beneficios a otros actores del negocio, iluminando una relación algo contradictoria con la disrupción. Teñida de incertidumbre, su evolución se encamina al año de existencia sin aparentar remisión, con un balance dispar para los distintos eslabones de la cadena.

DA

# Los transitarios pierden la esperanza de ver abierta la aduana de Melilla este año

El Gobierno español trasladó a Feteia la intención de formar un grupo de trabajo que a día de hoy aún no ha echado a andar



Los avances para reabrir la aduana comercial en el paso fronterizo entre la ciudad autónoma de Melilla y Marruecos siguen estancados tras seis años cerrada. Así lo ha confirmado el secretario técnico de la Federación Española de Transitarios (Feteia), Martín Fernández, a esta publicación. Los transitarios tampoco han recibido respuesta oficial a [la carta que le hizo llegar al Gobierno español en abril de este año](#) reclamando un abordaje definitivo del problema y una solución pronta. “A nivel operativo, está lista”, confirma Fernández. La última noticia de la que dispone la federación es la intención del Ejecutivo de Pedro Sánchez de poner en marcha un grupo de trabajo que será el encargado de modificar la normativa tocante a la aduana, “pero por diversas causas, ese grupo de trabajo no termina de entrar en funcionamiento”, explica. Por ello, Feteia no cuenta con ver el conflicto resuelto antes de fin de año.

Feteia considera que la situación de la Aduana en Melilla es más “un bloqueo institucional que operativo”

Desde Feteia se muestran conformes con el proyecto de cambio regulatorio, “pero mientras se trabaja en eso, se puede tener abierta la aduana perfectamente para facilitar el paso de mercancías. Vayamos trabajando en la nueva normativa mientras funciona”, reclama el portavoz. Fernández lamenta que la situación actual “se está cargando el sector y el comercio” que transita por el paso aduanero desde Marruecos, un aliado clave para la economía española y sus importaciones y exportaciones. “La solución es difícil a día de hoy porque tampoco hay mensajes ni fechas definitivas que nos hayan anunciado para la puesta en marcha de ese grupo de trabajo”, apunta Martín Fernández. La fotografía actual lleva a pensar a los transitarios que esto se trata de “un bloqueo institucional, más que operativo”.

En este sentido, tanto el Gobierno de España como Feteia así como otras asociaciones españolas, como el Consejo General de Agentes de Aduanas y Representantes Aduaneros (CGAA) y el Colegio de Agentes de Aduanas de Melilla, señalan a Marruecos por su tardanza en solucionar las “cuestiones técnicas” que quedaban pendientes para la apertura de la Aduana de Melilla y de la de Ceuta, también dependiente de la voluntad de Rabat. Durante una visita oficial a Melilla, la portavoz del Ejecutivo central, Pilar Alegría, aseguró que “la reapertura de la aduana forma parte de los acuerdos que selló España con Marruecos durante la Reunión de Alto Nivel (RAN) que se celebró hace ya dos años”.

En 2018, el mismo año del cierre, la Aduana de Melilla publicó un informe en el que hacía constar el “menoscabo de los intereses de operadores y agentes” de la ciudad, así como “una desprotección de las inversiones y el tejido económico” de la misma. Dicho informe recogía además que los intercambios comerciales por la frontera terrestre desde y hacia el paso de Beni Enzar (Marruecos) “son una constante desde hace décadas”. En 2018, se gestionaron un total de 3.445 partidas de importaciones por dicha frontera con Melilla, que se tradujeron en más de 70.000 toneladas por valor de 415 millones de euros. En cuanto a las exportaciones, el año del cierre de la frontera fueron del orden de 2.799 partidas (cerca de 13.000 toneladas) por valor de casi 15 millones de euros.

Las asociaciones de aduanas señalan el “incumplimiento” de Marruecos de los acuerdos internacionales

En cualquier caso, desde Feteia reiteran las tres peticiones que ya le hicieron llegar al Ejecutivo: “Ábrase la aduana y en paralelo, póngase en marcha el grupo de trabajo”, enumera Fernández. También defiende que se debe constituir el grupo de trabajo teniendo en cuenta los grupos de interés y permitir que dichas mesas de trabajo se constituyan y comiencen con su actividad cuanto antes. Por su parte, el Consejo General de Agentes de Aduanas y Representantes Aduaneros centró su sesión plenaria de Melilla de junio en mostrar su apoyo a los profesionales del sector, tanto de Melilla como de Ceuta, que “sufren una situación particularmente difícil desde que en el 2018 Marruecos cerrara unilateralmente la aduana comercial en la primera de las ciudades autónomas citada y restringiera drásticamente los tránsitos en la segunda”, concluyó la entidad. Por su parte, el Colegio de Agentes de Aduanas de Melilla ha denunciado recientemente que “Marruecos incumple todos los acuerdos internacionales”.

# EL COMERCIO MARÍTIMO ANTE EL ESPEJO DEL MAR ROJO

LA DISRUPCIÓN CUMPLE SU PRIMER ANIVERSARIO SIN MOSTRAR MEJORA Y CON EL MODELO DE NEGOCIO PATAS ARRIBA



La crisis del Mar Rojo toma visos de convertirse en un fenómeno de potente simbolismo en el corazón del comercio marítimo y global. El prosaísmo de los ataques de la milicia hutí a buques de toda raigambre internacional encierra el manido proverbio chino del aleteo de la mariposa, tan ligado a fenómenos que iluminan los pormenores de un mundo globalizado. Pero también tiene algo de la metáfora del espejo, o de la bajada a los infiernos que, en el mundo clásico, revelaba una verdad: el desvío de buques, la falta de contenedores vacíos, el precio de los fletes o la congestión portuaria han volteado el sistema y generado nuevas ansiedades a cargadores e intermediarios logísticos, pero traen inesperados beneficios a otros actores del negocio, iluminando una relación algo contradictoria con la disrupción. Teñida de incertidumbre, su evolución se encamina al año de existencia sin aparentar remisión, con un balance dispar para los distintos eslabones de la cadena.

DA

LOGÍSTICA

## Visual Trans abordará la ciberseguridad en el transporte y la logística en el XIII Congreso FETEIA



Enrique Moldes, responsable de Tecnología de Visual Trans.

Visual Trans formará parte del programa de conferencias con una intervención sobre ciberseguridad en el sector transporte. Enrique Moldes, responsable de Tecnología de Visual Trans, participará el sábado 28 de septiembre en una mesa redonda, con la charla titulada: “La Ciberseguridad: una inversión crítica para el sector logístico y del transporte”.

ZARAGOZA. Durante su presentación, Enrique Moldes compartirá su experiencia y visión sobre cómo las empresas del sector pueden proteger sus sistemas y datos frente a ciberataques, ofreciendo soluciones prácticas y estrategias para reducir vulnerabilidades.

La ciberseguridad es, a día de hoy, uno de los temas más críticos para las empresas de transporte y logística. A medida que el sector avanza en su digitalización, los riesgos asociados a las amenazas cibernéticas también aumentan. De hecho, se encuentra en el top 5 de sectores más atacados por ciberdelincuencia.

El XIII Congreso de la Federación Española de Transitarios (FETEIA) tendrá lugar del 26 al 29 de septiembre de 2024 en Zaragoza, una ciudad reconocida por su apuesta decidida por la logística y el transporte multimodal.

Este evento, que reúne a transitarios, operadores logísticos y representantes aduaneros de todo el país, se ha convertido en una referencia para los profesionales del sector. Este año, Visual Trans no solo participará, sino también es patrocinador del congreso.

“Nuestro patrocinio en este evento refuerza el compromiso que tenemos con el crecimiento del sector transitario en España. Creemos firmemente que apoyar este tipo de iniciativas es fundamental para incrementar la colaboración y el intercambio de conocimientos entre los actores principales de nuestra industria” comenta Emma González, Responsable de Marketing y Comunicación en Visual Trans.

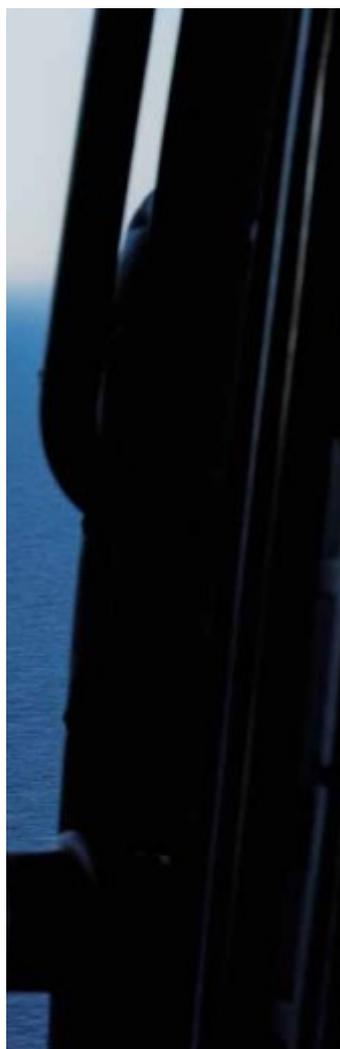
#### Zaragoza, punto de encuentro

El Congreso FETEIA, que se llevará a cabo en el histórico entorno del Monasterio de Cogullada, a las afueras de Zaragoza, ofrecerá a los asistentes la oportunidad de conocer las últimas tendencias del sector, compartir experiencias y generar sinergias entre profesionales. En este marco, la charla de Enrique Moldes busca aportar valor a todos los que, como Visual Trans, entienden que la ciberseguridad es una prioridad estratégica para asegurar el futuro de la logística internacional.

Visual Trans sigue comprometido con la seguridad y la innovación en el sector, y estamos seguros de que nuestra participación y patrocinio en el XIII Congreso FETEIA contribuirá al crecimiento y fortalecimiento de la industria logística en España, apunta la empresa.

# EL COMERCIO MARÍTIMO ANTE EL ESPEJO DEL MAR ROJO

LA DISRUPCIÓN CUMPLE SU PRIMER ANIVERSARIO SIN MOSTRAR MEJORA Y CON EL MODELO DE NEGOCIO PATAS ARRIBA



La crisis del Mar Rojo toma visos de convertirse en un fenómeno de potente simbolismo en el corazón del comercio marítimo y global. El prosaísmo de los ataques de la milicia hutí a buques de toda raigambre internacional encierra el manido proverbio chino del aleteo de la mariposa, tan ligado a fenómenos que iluminan los pormenores de un mundo globalizado. Pero también tiene algo de la metáfora del espejo, o de la bajada a los infiernos que, en el mundo clásico, revelaba una verdad: el desvío de buques, la falta de contenedores vacíos, el precio de los fletes o la congestión portuaria han volteado el sistema y generado nuevas ansiedades a cargadores e intermediarios logísticos, pero traen inesperados beneficios a otros actores del negocio, iluminando una relación algo contradictoria con la disrupción. Teñida de incertidumbre, su evolución se encamina al año de existencia sin aparentar remisión, con un balance dispar para los distintos eslabones de la cadena.

DA



*Visual Trans será uno de los patrocinadores de XIII Congreso de la Federación Española de Transitarios (FETEIA) tendrá lugar del 26 al 29 de septiembre de 2024 en Zaragoza*

## **Visual Trans participa en el XIII Congreso FETEIA con una ponencia sobre ciberseguridad**

Visualtrans participará activamente en el XIII Congreso de la Federación Española de [Transitarios](#), FETEIA, que tendrá lugar [del 26 al 29 de septiembre de 2024 en Zaragoza](#), tanto como ponentes como patrocinadores del mismo.

En un evento, que reunirá a transitarios, operadores logísticos y representantes aduaneros de todo el país, se ha convertido en una referencia para los profesionales del sector, en una ciudad reconocida por su apuesta decidida por la logística y el transporte multimodal.

“Nuestro patrocinio en este evento refuerza el compromiso que tenemos con el crecimiento del sector transitario en España. Creemos firmemente que apoyar este tipo de iniciativas es fundamental para incrementar la colaboración y el intercambio de conocimientos entre los actores principales de nuestra industria” comenta Emma González, responsable de Marketing y Comunicación en Visual Trans.

## Charla sobre ciberseguridad con Enrique Moldes de Visual Trans

Además, este año [Visual Trans](#) formará parte del programa de conferencias con una intervención sobre ciberseguridad en el sector transporte. Enrique Moldes, responsable de Tecnología de Visual Trans, participará el sábado 28 de septiembre en una mesa redonda, con la charla titulada: *La icberseguridad: una inversión crítica para el sector logístico y del transporte*.



Enrique Moldes, responsable de Tecnología de Visual Trans

La ciberseguridad es, a día de hoy, uno de los temas más críticos para las empresas de transporte y logística. A medida que el sector avanza en su digitalización, los riesgos asociados a las amenazas cibernéticas también aumentan. De hecho, se encuentra en el top 5 de sectores más atacados por ciberdelincuencia.

Durante su presentación, Enrique Moldes compartirá su experiencia y visión sobre cómo las empresas del sector pueden proteger sus sistemas y datos frente a ciberataques, ofreciendo soluciones prácticas y estrategias para reducir vulnerabilidades. Una charla donde el representante de la tecnológica incidirá en que la ciberseguridad es una prioridad estratégica para asegurar el futuro de la logística internacional.

Desde Visual Trans señalan que siguen comprometidos con la seguridad y la innovación en el sector, y que su participación y patrocinio en el XIII Congreso FETEIA contribuirá al crecimiento y fortalecimiento de la industria logística en España.

# EL COMERCIO MARÍTIMO ANTE EL ESPEJO DEL MAR ROJO

LA DISRUPCIÓN CUMPLE SU PRIMER ANIVERSARIO SIN MOSTRAR MEJORA Y CON EL MODELO DE NEGOCIO PATAS ARRIBA



La crisis del Mar Rojo toma visos de convertirse en un fenómeno de potente simbolismo en el corazón del comercio marítimo y global. El prosaísmo de los ataques de la milicia hutí a buques de toda raigambre internacional encierra el manido proverbio chino del aleteo de la mariposa, tan ligado a fenómenos que iluminan los pormenores de un mundo globalizado. Pero también tiene algo de la metáfora del espejo, o de la bajada a los infiernos que, en el mundo clásico, revelaba una verdad: el desvío de buques, la falta de contenedores vacíos, el precio de los fletes o la congestión portuaria han volteado el sistema y generado nuevas ansiedades a cargadores e intermediarios logísticos, pero traen inesperados beneficios a otros actores del negocio, iluminando una relación algo contradictoria con la disrupción. Teñida de incertidumbre, su evolución se encamina al año de existencia sin aparentar remisión, con un balance dispar para los distintos eslabones de la cadena.

DA

## VISUAL TRANS PARTICIPA EN EL XIII CONGRESO FETEIA 2024 EN EL QUE ABORDARÁ LA CIBERSEGURIDAD EN EL TRANSPORTE Y LA LOGÍSTICA

El XIII Congreso de la Federación Española de Transitarios (FETEIA) tendrá lugar del 26 al 29 de septiembre de 2024 en Zaragoza, una ciudad reconocida por su apuesta decidida por la logística y el transporte multimodal.

Este evento, que reúne a transitarios, operadores logísticos y representantes aduaneros de todo el país, se ha convertido en una referencia para los profesionales del sector.

Este año, Visual Trans se enorgullece de no solo participar, sino también de ser patrocinador del congreso.

“Nuestro patrocinio en este evento refuerza el compromiso que tenemos con el crecimiento del sector transitario en España. Creemos firmemente que apoyar este tipo de iniciativas es fundamental para incrementar la colaboración y el intercambio de conocimientos entre los actores principales de nuestra industria” comenta Emma González, Responsable de Marketing y Comunicación en Visual Trans.

### Charla sobre ciberseguridad con Enrique Moldes de Visual Trans

Además, este año Visual Trans formará parte del programa de conferencias con una intervención sobre ciberseguridad en el sector transporte. Enrique Moldes, responsable de Tecnología de Visual Trans, participará el sábado 28 de septiembre en una mesa redonda, con la charla titulada: “La Ciberseguridad: una inversión crítica para el sector logístico y del transporte”.



La ciberseguridad es, a día de hoy, uno de los temas más críticos para las empresas de transporte y logística. A medida que el sector avanza en su digitalización, los riesgos asociados a las amenazas cibernéticas también aumentan. De hecho, se encuentra en el top 5 de sectores más atacados por ciberdelincuencia.

Durante su presentación, Enrique Moldes compartirá su experiencia y visión sobre cómo las empresas del sector pueden proteger sus sistemas y datos frente a ciberataques, ofreciendo soluciones prácticas y estrategias para reducir vulnerabilidades.

Zaragoza: el escenario perfecto para el debate y el intercambio de conocimientos. El Congreso FETEIA, que se llevará a cabo en el histórico entorno del Monasterio de Cogullada, a las afueras de Zaragoza, ofrecerá a los asistentes la oportunidad de conocer las últimas tendencias del sector, compartir experiencias y generar sinergias entre profesionales. En este marco, la charla de Enrique Moldes busca aportar valor a todos los que, como Visual Trans, entienden que la ciberseguridad es una prioridad estratégica para asegurar el futuro de la logística internacional.

Zaragoza, punto de encuentro clave para los operadores logísticos españoles, no solo será el escenario de este importante evento, sino también una oportunidad para conocer de cerca las oportunidades que la región ofrece en el ámbito logístico.

Visual Trans sigue comprometido con la seguridad y la innovación en el sector, y estamos seguros de que nuestra participación y patrocinio en el XIII Congreso FETEIA contribuirá al crecimiento y fortalecimiento de la industria logística en España.

# EL COMERCIO MARÍTIMO ANTE EL ESPEJO DEL MAR ROJO

LA DISRUPCIÓN CUMPLE SU PRIMER ANIVERSARIO SIN MOSTRAR MEJORA Y CON EL MODELO DE NEGOCIO PATAS ARRIBA



La crisis del Mar Rojo toma visos de convertirse en un fenómeno de potente simbolismo en el corazón del comercio marítimo y global. El prosaísmo de los ataques de la milicia hutí a buques de toda raigambre internacional encierra el manido proverbio chino del aleteo de la mariposa, tan ligado a fenómenos que iluminan los pormenores de un mundo globalizado. Pero también tiene algo de la metáfora del espejo, o de la bajada a los infiernos que, en el mundo clásico, revelaba una verdad: el desvío de buques, la falta de contenedores vacíos, el precio de los fletes o la congestión portuaria han volteado el sistema y generado nuevas ansiedades a cargadores e intermediarios logísticos, pero traen inesperados beneficios a otros actores del negocio, iluminando una relación algo contradictoria con la disrupción. Teñida de incertidumbre, su evolución se encamina al año de existencia sin aparentar remisión, con un balance dispar para los distintos eslabones de la cadena.

DA

# 41 empresas e instituciones apoyan la celebración del Congreso de FETEIA en Zaragoza



## XIII CONGRESO FETEIA 2024 – ZARAGOZA

Zaragoza se convertirá en el epicentro del sector transitario, logístico y aduanero la próxima semana con la celebración del XIII Congreso de la Federación Española de Transitarios (FETEIA-OLTRA), un evento de gran relevancia que tiene el respaldo de más de 40 empresas e instituciones nacionales e internacionales. Este congreso, que se organiza cada dos años, es uno de los encuentros más importantes para el colectivo profesional de transitarios, operadores logísticos y representantes aduaneros, consolidándose como una cita clave para analizar las tendencias y desafíos del sector.

A tan solo seis días del inicio del congreso, que tendrá lugar del 26 al 29 de septiembre bajo el lema “FETEIA. Marca de Calidad”, más de 200 personas, entre empresarios, representantes de entidades públicas y privadas, y autoridades del ámbito logístico y comercial, han confirmado, hasta ahora, su asistencia. Durante el evento se abordarán cuestiones de máxima actualidad y relevancia para el sector, incluyendo los avances digitales del Código Aduanero de la Unión (CAU) y su impacto en la operativa aduanera, así como la propuesta de reforma de la Unión Aduanera Europea, en la que la digitalización jugará un papel central.

### Temáticas clave del XIII Congreso de FETEIA

El programa del congreso abarca una amplia gama de temáticas críticas para el presente y futuro del comercio internacional. Entre los temas destacados se encuentran:

- Los desarrollos tecnológicos y su implementación en los procedimientos aduaneros, con especial atención a la digitalización en el marco del CAU.

- Las tendencias emergentes en el comercio internacional y los retos que plantean crisis recientes, como los bloqueos en los canales de Suez y Panamá, que han sacudido las cadenas logísticas globales.
- La volatilidad de los fletes y sus efectos en la competitividad de las empresas.
- Errores frecuentes en la Declaración de Mercancías Peligrosas (DGD) en el transporte aéreo y cómo evitarlos.
- La creciente importancia de la ciberseguridad en un entorno cada vez más digitalizado y cómo las empresas pueden protegerse ante posibles ataques;
- Además, se dedicará una mesa específica a Aragón, donde se revisará la capacidad logística de la comunidad autónoma y se presentarán los proyectos estratégicos de futuro para la región.

#### Un espacio para el networking y el crecimiento empresarial

El XIII Congreso de FETEIA no solo se centrará en el análisis de los temas más candentes del sector, sino que también ofrecerá numerosas oportunidades para el networking entre profesionales y empresas. Se ha diseñado un completo programa para los asistentes y acompañantes, que incluye actividades sociales y visitas a lugares emblemáticos de Zaragoza, permitiendo un entorno propicio para el establecimiento de contactos y el fortalecimiento de relaciones comerciales.

#### Apoyo institucional y empresarial

El éxito del congreso es, en gran medida, gracias al respaldo de más de cuarenta empresas e instituciones que han demostrado su confianza en este evento. Entre las entidades que han sumado su apoyo destacan Aragón Plataforma Logística, Consorci Zona Franca de Barcelona, AENA, Port de Barcelona, Assekuransa, Puertos del Estado, Valenciaport, Port de Tarragona, Algeciras Port, Bilbao Port, Port Castelló, Puerto de Huelva, Puerto de Vigo Kemler, TMZ, Grupo Raminatrans, Salvat Logística, Gonzalez Gaggero, Bestway, Transglory, AGSA, Partida Logistics, Bytemaster, Visualtrans, Embalex, Grupo Suardiaz, Avanza, Grimaldi, FEAT, Marge Books, Fundación Cetmo, GPU, El Mercantil, Grupo Diario, El Canal marítimo y logístico, Transporte XXI, Naucher Global, Grupo Valenmar, Cadena de Suministro, Inter empresas y Actualidad Marítima y Portuaria. Estas colaboraciones reflejan la importancia del congreso como un espacio clave para el desarrollo del sector logístico y aduanero, y su compromiso con la mejora continua de la cadena de suministro.

### Conclusión

El XIII Congreso de FETEIA se presenta como una oportunidad única para que los actores del sector se reúnan, compartan experiencias y debatan sobre el futuro del comercio internacional, en un momento crucial para el desarrollo de nuevas tecnologías y la adaptación a los retos globales. Con más de 200 participantes confirmados y el apoyo de más de 40 empresas e instituciones, este evento promete ser un punto de inflexión para la industria transitario-logística y aduanera, reforzando el papel de España como un hub logístico de referencia en el escenario internacional.

Si aún no te has inscrito, todavía estás a tiempo.

Puedes formalizar tu inscripción a través de

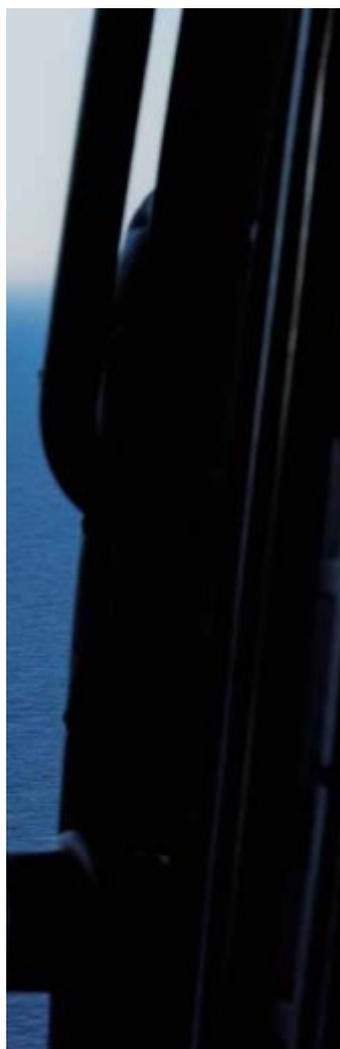
<https://neo.emma.events/FETEIA2024/inscripciones> o contactando directamente con la Secretaria Técnica Viajes El Corte Inglés.

Email: [congresofeteia2024@viajeseci.es](mailto:congresofeteia2024@viajeseci.es) – T. (+34) 976 469 628

No pierdas la oportunidad de participar en este evento clave para el sector transitario y logístico. Este congreso se consolida como el punto de encuentro esencial para profesionales del sector, brindando la oportunidad de actualizar conocimientos y participar en debates sobre los grandes desafíos que marcarán el comercio internacional en los próximos años.

# EL COMERCIO MARÍTIMO ANTE EL ESPEJO DEL MAR ROJO

LA DISRUPCIÓN CUMPLE SU PRIMER ANIVERSARIO SIN MOSTRAR MEJORA Y CON EL MODELO DE NEGOCIO PATAS ARRIBA



La crisis del Mar Rojo toma visos de convertirse en un fenómeno de potente simbolismo en el corazón del comercio marítimo y global. El prosaísmo de los ataques de la milicia hutí a buques de toda raigambre internacional encierra el manido proverbio chino del aleteo de la mariposa, tan ligado a fenómenos que iluminan los pormenores de un mundo globalizado. Pero también tiene algo de la metáfora del espejo, o de la bajada a los infiernos que, en el mundo clásico, revelaba una verdad: el desvío de buques, la falta de contenedores vacíos, el precio de los fletes o la congestión portuaria han volteado el sistema y generado nuevas ansiedades a cargadores e intermediarios logísticos, pero traen inesperados beneficios a otros actores del negocio, iluminando una relación algo contradictoria con la disrupción. Teñida de incertidumbre, su evolución se encamina al año de existencia sin aparentar remisión, con un balance dispar para los distintos eslabones de la cadena.

DA

## Todo listo para el Congreso de Feteia en Zaragoza

Se abordarán cuestiones de máxima actualidad y relevancia para el sector, incluyendo los avances digitales del Código Aduanero de la Unión y su impacto en la operativa aduanera, así como la propuesta de reforma de la Unión Aduanera Europea.



Zaragoza se convertirá en el epicentro del **sector de los transitarios, operadores logísticos y representantes aduaneros** con la celebración del XIII Congreso de la Federación Española de Transitarios esta semana.

Este congreso, que tendrá lugar del 26 al 29 de septiembre bajo el lema "*Feteia. Marca de Calidad*", reunirá a **más de 200 personas**, entre empresarios, representantes de entidades públicas y privadas, y autoridades del ámbito logístico y comercial.

Allí, se abordarán cuestiones de máxima actualidad y relevancia para el sector, incluyendo los **avances digitales del Código Aduanero de la Unión** y su impacto en la operativa aduanera, así como la propuesta de reforma de la Unión Aduanera Europea.

Además, se analizarán **los actuales desarrollos tecnológicos y su implementación** en los procedimientos aduaneros, con especial atención a la digitalización en el marco del CAU, así como las tendencias emergentes en el comercio internacional y los retos que han planteado las crisis recientes, o la volatilidad de los fletes y sus efectos en la competitividad de las empresas.



### [Feteia celebrará su próximo congreso en Zaragoza](#)

Feteia pasará revista a algunos de los asuntos en los que ha centrado su atención este año en el ámbito del transporte, el comercio internacional o el papel que cumple el transitario dentro de la cadena.

Feteia pasará revista a algunos de los asuntos en los que ha centrado su atención este año en el ámbito del transporte, el comercio internacional o el papel que cumple el transitario dentro de la cadena.

Por otro lado, se pondrá el foco en los errores frecuentes en la **Declaración de Mercancías Peligrosas** en el transporte aéreo, y en la creciente importancia de la ciberseguridad. También se dedicará una mesa específica a Aragón, en la que se revisará la capacidad logística de la comunidad autónoma y se presentarán los proyectos estratégicos de futuro para la región.

El XIII Congreso de FETEIA ofrecerá además **numerosas oportunidades para el 'networking'** entre profesionales y empresas. Se ha diseñado un programa para los asistentes y acompañantes que incluye actividades sociales y visitas a lugares emblemáticos, permitiendo un entorno propicio para el establecimiento de contactos y el fortalecimiento de relaciones comerciales.

# EL COMERCIO MARÍTIMO ANTE EL ESPEJO DEL MAR ROJO

LA DISRUPCIÓN CUMPLE SU PRIMER ANIVERSARIO SIN MOSTRAR MEJORA Y CON EL MODELO DE NEGOCIO PATAS ARRIBA



La crisis del Mar Rojo toma visos de convertirse en un fenómeno de potente simbolismo en el corazón del comercio marítimo y global. El prosaísmo de los ataques de la milicia hutí a buques de toda raigambre internacional encierra el manido proverbio chino del aleteo de la mariposa, tan ligado a fenómenos que iluminan los pormenores de un mundo globalizado. Pero también tiene algo de la metáfora del espejo, o de la bajada a los infiernos que, en el mundo clásico, revelaba una verdad: el desvío de buques, la falta de contenedores vacíos, el precio de los fletes o la congestión portuaria han volteado el sistema y generado nuevas ansiedades a cargadores e intermediarios logísticos, pero traen inesperados beneficios a otros actores del negocio, iluminando una relación algo contradictoria con la disrupción. Teñida de incertidumbre, su evolución se encamina al año de existencia sin aparentar remisión, con un balance dispar para los distintos eslabones de la cadena.

DA

LOGÍSTICA

LOGÍSTICA · El colectivo transitario reclama más inversiones para ganar competitividad

## Transitarios: la rentabilidad, en juego por la ineficiencia de las infraestructuras



La Aduana es actualmente el aspecto que más inquietud genera al colectivo transitario junto con la inestabilidad geopolítica.

¿El estado de las infraestructuras españolas impacta en la rentabilidad de las empresas transitarias? Sí, no hay dudas. Es más, los transitarios destacan que la falta de inversiones y personal genera cuellos de botella e ineficiencias que lastran la competitividad del tejido productivo al que atiende la cadena logística.

Valencia. La gran inestabilidad geopolítica a nivel mundial sigue siendo una de las principales preocupaciones del colectivo transitario, obligado a ser el guía y protector del comercio exterior. “Tenemos grandes profesionales en el sector que están capacitados para sacar adelante todos los retos a los que se enfrentan. Dicho esto, es verdad que antes todo era más previsible y ahora es imprescindible planificar una alternativa a cualquier transporte de mercancías porque puedes encontrarte con cambios en mitad del trayecto”, reconoce a este Diario, Enric Ticó, presidente de FETEIA-OLTRA.

Además, está la reforma del nuevo Código Aduanero de la Unión (CAU) que todavía se percibe con indefinición en la cadena logística. Su puesta en marcha tendría lugar en 2028, hay tiempo para bajar al detalle, pero “pedimos que se trabajen los temas en profundidad para no encontrarnos con problemas más adelante”, indica Tico.

*Poner fin a la disparidad de criterios y a la falta de armonización en los procedimientos de las distintas aduanas españolas es muy urgente para los transitarios españoles*

Por su parte, Nerea Rodríguez, directora del Departamento de Aduanas e Impuestos Especiales de la Agencia Tributaria, asevera que el grado de adaptación del CAU está “muy avanzado y esperamos que quede finalizado a lo largo de 2025, habiéndose ya puesto en producción los sistemas transaccionales más relevantes, como la exportación, el tránsito y, más recientemente, la importación”.

#### Preocupaciones

No obstante, hay que recordar que la Aduana es actualmente el aspecto que más inquietud genera al colectivo transitario en el ejercicio de su actividad profesional. Poner fin a la disparidad de criterios y a la falta de armonización en los procedimientos de las distintas aduanas españolas es muy urgente para los transitarios españoles. Con las repetidas demoras en los despachos y la multiplicación de los costes como tónica general, en su informe sobre la “Situación de los puestos de control fronterizos” en España, FETEIA advierte que es “urgente acabar con las disfunciones que se generan en la operativa de los puestos de control fronterizo, ya que cada uno tiene un criterio, con el peligro de que eso genere una situación de agravio comparativo y una situación de competencia desleal dentro del propio sistema”. En consecuencia, los transitarios llaman a reforzar la coordinación de la España aduanera.

*La falta de infraestructuras adecuadas y la congestión del tráfico rodado generan retrasos en las entregas, aumentan costes operativos y reducen la satisfacción del cliente*

En este sentido, el Departamento de Aduanas e Impuestos Especiales sigue trabajando en la ampliación y homogenización de los horarios de despacho a través de la regionalización y nacionalización del despacho aduanero. También se sigue trabajando “en medidas de mejora de la coordinación y avanzando en la implantación de la ventanilla única aduanera europea y nuevos puntos únicos de entrada”, añade Nerea Rodríguez.

La Administración entiende que la digitalización y automatización ayudan a reducir los tiempos de espera y agilizan los procesos, así que se ha incrementado el personal dedicado a las inspecciones fronterizas, se han intensificado los programas de capacitación -para asegurarse de que los inspectores estén bien preparados- y se ha invertido en tecnología avanzada de detección, que permiten realizar inspecciones más detalladas sin necesidad de abrir cada contenedor, lo que acelera el proceso y reduce las interrupciones en la cadena logística.

Pero ¿es todo esto suficiente para que la competitividad del colectivo transitario no se resienta? No. Según los transitarios consultados por este Diario, la Administración debe hacer más para mantener las infraestructuras actuales y desarrollar aquellas que son necesarias. Víctor Martín, presidente de ATEIA-OLT Bizkaia, reconoce que “la falta de infraestructuras adecuadas y la congestión del tráfico rodado generan retrasos en las entregas, aumentando costos operativos y reduciendo la satisfacción del cliente”; lo que se suma a “la escasez de personal cualificado y la falta de formación adecuada”, que limitan la capacidad de respuesta ante imprevistos y afectan a la calidad del servicio ofrecido.

*Frente a las necesidades logísticas denunciadas, la Administración apuesta por la digitalización y automatización para reducir los tiempos de espera y agilizar los procesos*

En el caso del Campo de Gibraltar, y sobre todo Algeciras, Manuel Cózar, presidente de ATEIA-OLTRA Bahía de Algeciras, habla de “caos” en las comunicaciones terrestres de la zona y denuncia que “debe de haber muchos intereses ocultos para que no se nos brinde todo el apoyo que necesitamos y que llevamos años y años reivindicando”, en alusión a las infraestructuras demandadas por el sector, sobre todo en materia viaria y ferroviaria.

El centro peninsular tampoco se libra. Carlos Arauz, presidente de ATEIA-OLTRA Madrid, lamenta que “la falta de instalaciones y de personal suponen retrasos en las operaciones de transporte, lo que se traduce en una pérdida de competitividad de nuestra región respecto a otras plazas que cuentan con más medios y agilidad en los trámites aduaneros y paraaduaneros y un aumento de los costes de importación o exportación”.

Problemática similar padecen los transitarios aragoneses. Ismael de Marcos, presidente de ATEIA-Aragón OLT, denuncia que la falta de instalaciones para los servicios de control “nos obliga a recurrir a instalaciones fuera de Aragón y provocan una disminución del control de la cadena de suministro, lo que puede traer como consecuencia la creación de cuellos de botella, retrasos, así como ineficiencia y aumento de costes a nivel general”.

En Valencia, “los apaños y arreglos” realizados por las administraciones públicas en las infraestructuras estratégicas “no se han adaptado al ritmo requerido por el incremento del PIB propio de una zona tan productiva como es la nuestra y que hubiera crecido más si esas mismas infraestructuras hubieran estado a la altura”, opina Luis Rosa, presidente de ATEIA-OLTRA Valencia. En consecuencia, muchas empresas y operadores logísticos utilizan otros aeropuertos para sus movimientos de carga aérea. Además, el retraso en la puesta en marcha de la Terminal Norte del puerto de Valencia “ha hecho mucho daño a los transitarios y a la creación de empleo cualificado”.

Finalmente, Emilio Sanz, presidente de ATEIA-OLTRA Barcelona, reconoce que las carencias en materia de infraestructuras en todos los modos afectan a los transitarios, pero pone encima de la mesa que “esas deficiencias no vienen dadas únicamente por el estado de esas infraestructuras, sino también por circunstancias y situaciones puntuales (como las congestiones en el tráfico marítimo por el conflicto en el Mar Rojo)”.



**Enric Ticó, presidente de FETEIA-OLTRA**, habla de la asociación y se sincera con Diario del Puerto: “Estoy muy agradecido a FETEIA y no voy a dejar el cargo de un día para otro sin avisar”.

“Cuando se creó la asociación fue un ejemplo de visión estratégica, de un grupo de agentes de aduanas que modernizaron sus procesos y creo que ahora estamos delante de una segunda etapa de replantearse otro salto adelante, preguntarse dónde está el negocio, cómo podemos dar mejor servicio a nuestros asociados, cómo podemos combatir a la gente que ejerce nuestra profesión sin cumplir con los deberes y sin tener la capacitación necesaria, etc.”, detalla el presidente.

Preguntado por cómo definiría la relación de FETEIA con las instituciones públicas, Ticó explica: “A veces, tengo la sensación de déjà-vu con algunos temas. Los interlocutores cambian cada dos por tres y esto significa que tenemos que volver a empezar el proceso para convencerlos de cambios que son necesarios realizar”.

“Ya son 20 años como presidente de FETEIA y, a veces, empiezo a pensar que ya no sirvo para esta tarea de perseguir con nuestras demandas legítimas, repito, a los representantes públicos”, detalla. ¿Está pensando en dejarlo? “Estoy aquí para servir a una organización que me ha dado muchísimo y a la cuál estoy muy agradecido, así que lo que seguro que no voy a hacer será dejar el cargo de un día para otro sin avisar. En los últimos años hemos apostado por un rejuvenecimiento de la asociación, hay gente muy potente dentro de la organización”, concluye Enric Ticó.



## Otro reto indispensable: la sostenibilidad

Otro de los desafíos del sector logístico es avanzar en términos de sostenibilidad y para ello, de nuevo, las infraestructuras son vitales si se quiere impulsar, por ejemplo, el transporte ferroviario. En la última legislatura ha habido un claro impulso en cuanto a infraestructuras, pero ¿se notará en los porcentajes de tráfico futuros? No se sabe, pero “no se entiende que a estas alturas no haya cinco o seis corredores ferroviarios entre Asia y Europa. Hay uno, que parece que está funcionando bien, pero debería haber más. A veces me pregunto si el tema de la sostenibilidad lo usamos solo de palabra y no pasamos a los hechos. Para revertir las emisiones los gobiernos deberían invertir en nuevas infraestructuras y, a partir de aquí, desarrollar un modelo que favorezca la libre competencia. Creo que la conexión ferroviaria entre Asia y Europa es el gran reto a nivel logístico mundial”, opina Enric Ticó, presidente de FETEIA.

Por otro lado, las nuevas tecnologías y la colaboración con los clientes se presentan como fundamentales para que los transitarios puedan alcanzar los objetivos verdes. En este sentido, se está avanzando mucho en la implementación de las tecnologías disruptivas en la actividad; de hecho, se está trabajando para que la inteligencia artificial ayude a predecir los picos de demanda para mejorar la gestión de los procesos. Asimismo, “hay una creciente preocupación por parte de los transitarios en brindar soluciones y redefinir sus servicios, considerando el impacto medioambiental de las actividades que realizan”, asevera Grupo Lamage. “Las compañías transitarias estamos tomando medidas concretas y proactivas para cumplir con las normativas cada vez más exigentes sobre emisiones de carbono y sostenibilidad en general”, confirma Alejandra Giménez, Head of Sustainability (ESG) de Romeu.



## Especial Transitarios

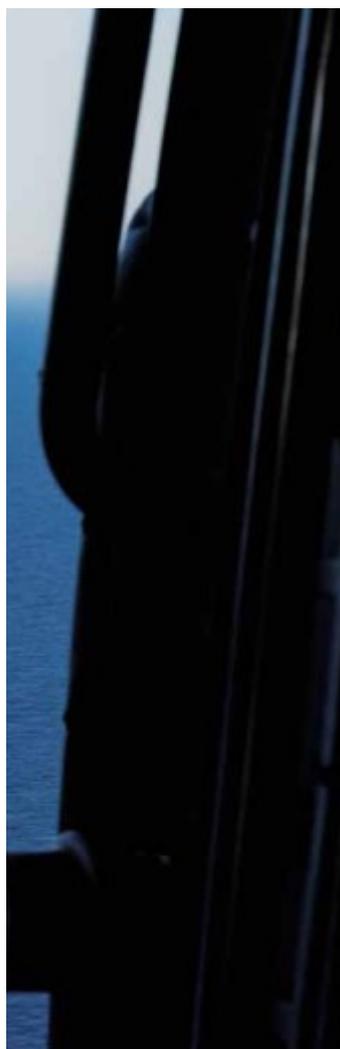
En un mundo globalizado e inestable en el que la situación geopolítica está marcando más que nunca la actualidad, la figura del transitario cobra especial relevancia como experto en el comercio exterior y la cadena logística internacional. Por ello, Diario del Puerto Publicaciones publica una nueva edición de su especial Transitarios, el informe que analiza, interpreta y valora los principales retos y desafíos a los que se enfrenta la profesión, a través de las voces autorizadas de las asociaciones y empresas del sector.

Además, el libro se completa con la sección "Transitarios Selección", una relación de aquellas empresas que expresamente han querido destacar con nosotros sus servicios y valores añadidos.

Por cierto, Transitarios, que comienza hoy su difusión, también estará presente en el Congreso de FETEIA-OLTRA de la semana que viene, donde Diario del Puerto se desplazará para dar cumplida cuenta de lo que allí acontezca.

# EL COMERCIO MARÍTIMO ANTE EL ESPEJO DEL MAR ROJO

LA DISRUPCIÓN CUMPLE SU PRIMER ANIVERSARIO SIN MOSTRAR MEJORA Y CON EL MODELO DE NEGOCIO PATAS ARRIBA



La crisis del Mar Rojo toma visos de convertirse en un fenómeno de potente simbolismo en el corazón del comercio marítimo y global. El prosaísmo de los ataques de la milicia hutí a buques de toda raigambre internacional encierra el manido proverbio chino del aleteo de la mariposa, tan ligado a fenómenos que iluminan los pormenores de un mundo globalizado. Pero también tiene algo de la metáfora del espejo, o de la bajada a los infiernos que, en el mundo clásico, revelaba una verdad: el desvío de buques, la falta de contenedores vacíos, el precio de los fletes o la congestión portuaria han volteado el sistema y generado nuevas ansiedades a cargadores e intermediarios logísticos, pero traen inesperados beneficios a otros actores del negocio, iluminando una relación algo contradictoria con la disrupción. Teñida de incertidumbre, su evolución se encamina al año de existencia sin aparentar remisión, con un balance dispar para los distintos eslabones de la cadena.

DA

**LOGÍSTICA**

## El Congreso de FETEIA OLTRA en Zaragoza obtiene el respaldo de 41 empresas e instituciones



Algeciras pasó el testigo a Zaragoza en el último congreso celebrado en Algeciras en 2022.

Zaragoza se convertirá en el epicentro del sector transitario, logístico y aduanero la próxima semana con la celebración del XIII Congreso de la Federación Española de Transitarios (FETEIA-OLTRA), un evento de gran relevancia que tiene el respaldo de más de 40 empresas e instituciones nacionales e internacionales.

**ZARAGOZA.** Este congreso, que se organiza cada dos años, es uno de los encuentros más importantes para el colectivo profesional de transitarios, operadores logísticos y representantes aduaneros, consolidándose como una cita clave para analizar las tendencias y desafíos del sector.

El éxito del congreso es, en gran medida, gracias al respaldo de más de cuarenta empresas e instituciones que han demostrado su confianza en este evento. Entre las entidades que han sumado su apoyo destacan Aragón Plataforma Logística, Consorci Zona Franca de Barcelona, AENA, Port de Barcelona, Assekuransa, Puertos del Estado, Valenciaport, Port de Tarragona, Algeciras Port, Bilbao Port, Port Castelló, Puerto de Huelva, Puerto de Vigo Kemler, TMZ, Grupo

Raminatrans, Salvat Logística, Gonzalez Gaggero, Bestway, Transglory, AGSA, Partida Logistics, Bytemaster, Visualtrans, Embalex, Grupo Suardiaz, Avanza, Grimaldi, FEAT, Marge Books, Fundación Cetmo, GPU, El Mercantil, Grupo Diario, El Canal marítimo y logístico, Transporte XXI, Naucher Global, Grupo Valenmar, Cadena de Suministro, Inter empresas y Actualidad Marítima y Portuaria. Estas colaboraciones reflejan la importancia del congreso como un espacio clave para el desarrollo del sector logístico y aduanero, y su compromiso con la mejora continua de la cadena de suministro.

A tan solo seis días del inicio del congreso, que tendrá lugar del 26 al 29 de septiembre bajo el lema “FETEIA. Marca de Calidad”, más de 200 personas, entre empresarios, representantes de entidades públicas y privadas, y autoridades del ámbito logístico y comercial, han confirmado, hasta ahora, su asistencia. Durante el evento se abordarán cuestiones de máxima actualidad y relevancia para el sector, incluyendo los avances digitales del Código Aduanero de la Unión (CAU) y su impacto en la operativa aduanera, así como la propuesta de reforma de la Unión Aduanera Europea, en la que la digitalización jugará un papel central.

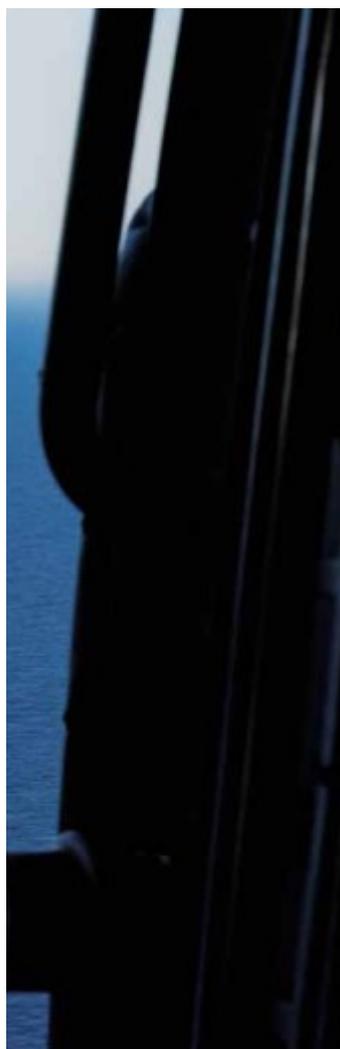
El XIII Congreso de FETEIA no solo se centrará en el análisis de los temas más candentes del sector, sino que también ofrecerá numerosas oportunidades para el networking entre profesionales y empresas. Se ha diseñado un completo programa para los asistentes y acompañantes, que incluye actividades sociales y visitas a lugares emblemáticos de Zaragoza, permitiendo un entorno propicio para el establecimiento de contactos y el fortalecimiento de relaciones comerciales.

## Temáticas clave del XIII Congreso de FETEIA

- Los desarrollos tecnológicos y su implementación en los procedimientos aduaneros, con especial atención a la digitalización en el marco del CAU.
- Las tendencias emergentes en el comercio internacional y los retos que plantean crisis recientes, como los bloqueos en los canales de Suez y Panamá, que han sacudido las cadenas logísticas globales.
- La volatilidad de los fletes y sus efectos en la competitividad de las empresas. • Errores frecuentes en la Declaración de Mercancías Peligrosas (DGD) en el transporte aéreo y cómo evitarlos.
- La creciente importancia de la ciberseguridad en un entorno cada vez más digitalizado y cómo las empresas pueden protegerse ante posibles ataques;
- Además, se dedicará una mesa específica a Aragón, donde se revisará la capacidad logística de la comunidad autónoma y se presentarán los proyectos estratégicos de futuro para la región.

# EL COMERCIO MARÍTIMO ANTE EL ESPEJO DEL MAR ROJO

LA DISRUPCIÓN CUMPLE SU PRIMER ANIVERSARIO SIN MOSTRAR  
MEJORA Y CON EL MODELO DE NEGOCIO PATAS ARRIBA



La crisis del Mar Rojo toma visos de convertirse en un fenómeno de potente simbolismo en el corazón del comercio marítimo y global. El prosaísmo de los ataques de la milicia hutí a buques de toda raigambre internacional encierra el manido proverbio chino del aleteo de la mariposa, tan ligado a fenómenos que iluminan los pormenores de un mundo globalizado. Pero también tiene algo de la metáfora del espejo, o de la bajada a los infiernos que, en el mundo clásico, revelaba una verdad: el desvío de buques, la falta de contenedores vacíos, el precio de los fletes o la congestión portuaria han volteado el sistema y generado nuevas ansiedades a cargadores e intermediarios logísticos, pero traen inesperados beneficios a otros actores del negocio, iluminando una relación algo contradictoria con la disrupción. Teñida de incertidumbre, su evolución se encamina al año de existencia sin aparentar remisión, con un balance dispar para los distintos eslabones de la cadena.

DA

## El Congreso FETEIA ya cuenta con más de 200 inscritos



*El Pabellón Puente del Mobility City acogerá el cóctel de bienvenida del Congreso FETEIA, y tendrá la presencia de autoridades, colaboradores y congresistas (Foto: Acyf Group)*

Zaragoza calienta motores para acoger el XIII Congreso FETEIA, para el que ya hay inscritas más de 200 personas entre empresarios, representantes de entidades públicas y privadas, y autoridades del ámbito logístico y comercial. Del 26 al 29 de septiembre, bajo el lema FETEIA Marca de Calidad, el congreso bianual abordará las últimas claves del sector, y ya cuenta con el apoyo de 41 [empresas](#) e instituciones nacionales e internacionales.

El [Congreso](#) es una de las citas más importantes para el colectivo profesional de transitarios, operadores logísticos y representantes aduaneros. Durante el evento se abordarán cuestiones de máxima actualidad y relevancia para el sector, incluyendo los avances digitales del Código Aduanero de la Unión (CAU) y su impacto en la operativa aduanera, así como la propuesta de reforma de la Unión Aduanera Europea, en la que la digitalización jugará un papel central.

Entre los temas más destacados, se encuentran:

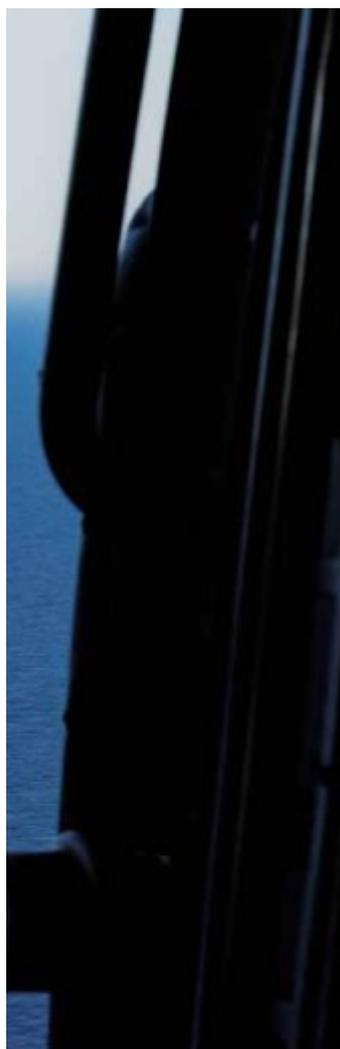
- Los desarrollos tecnológicos y su implementación en los procedimientos aduaneros, con especial atención a la digitalización en el marco del [CAU](#).
- Las tendencias emergentes en el comercio internacional y los retos que plantean crisis recientes, como los bloqueos en los canales de [Suez](#) y [Panamá](#).
- La volatilidad de los fletes y sus efectos en la competitividad de las empresas.
- Errores frecuentes en la [Declaración de Mercancías Peligrosas](#) (DGD) en el transporte aéreo y cómo evitarlos.
- La creciente importancia de la [ciberseguridad](#) en un entorno cada vez más digitalizado y cómo las empresas pueden protegerse ante posibles ataques.
- La [capacidad logística de Aragón](#) y los proyectos estratégicos de futuro para la región.

El XIII Congreso FETEIA no solo se centrará en el análisis de los temas más candentes del sector, sino que también ofrecerá numerosas oportunidades para el networking entre profesionales y empresas. FETEIA ha diseñado un programa específico para los asistentes y acompañantes, que incluye actividades sociales y visitas a lugares emblemáticos de Zaragoza, permitiendo un entorno propicio para el establecimiento de contactos y el fortalecimiento de relaciones comerciales.

Para inscribirse, es necesario hacerlo a través del [siguiente enlace](#).

# EL COMERCIO MARÍTIMO ANTE EL ESPEJO DEL MAR ROJO

LA DISRUPCIÓN CUMPLE SU PRIMER ANIVERSARIO SIN MOSTRAR MEJORA Y CON EL MODELO DE NEGOCIO PATAS ARRIBA



La crisis del Mar Rojo toma visos de convertirse en un fenómeno de potente simbolismo en el corazón del comercio marítimo y global. El prosaísmo de los ataques de la milicia hutí a buques de toda raigambre internacional encierra el manido proverbio chino del aleteo de la mariposa, tan ligado a fenómenos que iluminan los pormenores de un mundo globalizado. Pero también tiene algo de la metáfora del espejo, o de la bajada a los infiernos que, en el mundo clásico, revelaba una verdad: el desvío de buques, la falta de contenedores vacíos, el precio de los fletes o la congestión portuaria han volteado el sistema y generado nuevas ansiedades a cargadores e intermediarios logísticos, pero traen inesperados beneficios a otros actores del negocio, iluminando una relación algo contradictoria con la disrupción. Teñida de incertidumbre, su evolución se encamina al año de existencia sin aparentar remisión, con un balance dispar para los distintos eslabones de la cadena.

DA



Zaragoza se convertirá en el epicentro del sector transitario, logístico y aduanero la próxima semana con la celebración del XIII congreso de la Federación Española de Transitarios (Feteia-Oltra), un evento de gran relevancia que tiene el respaldo de más de 40 empresas e instituciones nacionales e internacionales. Este congreso, que se organiza cada dos años, es uno de los encuentros más importantes para el colectivo profesional de transitarios, operadores logísticos y representantes aduaneros, consolidándose como una cita clave para analizar las tendencias y desafíos del sector.

A tan solo seis días del inicio del congreso, que tendrá lugar del 26 al 29 de septiembre bajo el lema 'Feteia. Marca de Calidad', más de 200 personas, entre empresarios, representantes de entidades públicas y privadas, y autoridades del ámbito logístico y comercial, han confirmado, hasta ahora, su asistencia. Durante el evento, se abordarán cuestiones de máxima actualidad y relevancia para el sector, incluyendo los avances digitales del Código Aduanero de la Unión (CAU) y su impacto en la operativa aduanera, así como la propuesta de reforma de la Unión Aduanera Europea, en la que la digitalización jugará un papel central.

## Temáticas clave del XIII congreso:

- El programa del congreso abarca una amplia gama de temáticas críticas para el presente y futuro del comercio internacional. Entre los temas destacados se encuentran:
- Los desarrollos tecnológicos y su implementación en los procedimientos aduaneros, con especial atención a la digitalización en el marco del CAU.
- Las tendencias emergentes en el comercio internacional y los retos que plantean crisis recientes, como los bloqueos en los canales de Suez y Panamá, que han sacudido las cadenas logísticas globales.
- La volatilidad de los fletes y sus efectos en la competitividad de las empresas.
- Errores frecuentes en la Declaración de Mercancías Peligrosas (DGD) en el transporte aéreo y cómo evitarlos.

La creciente importancia de la ciberseguridad en un entorno cada vez más digitalizado y cómo las empresas pueden protegerse ante posibles ataques. Además, se dedicará una mesa específica a Aragón, donde se revisará la capacidad logística de la comunidad autónoma y se presentarán los proyectos estratégicos de futuro para la región.

## Contactos entre profesionales y empresas

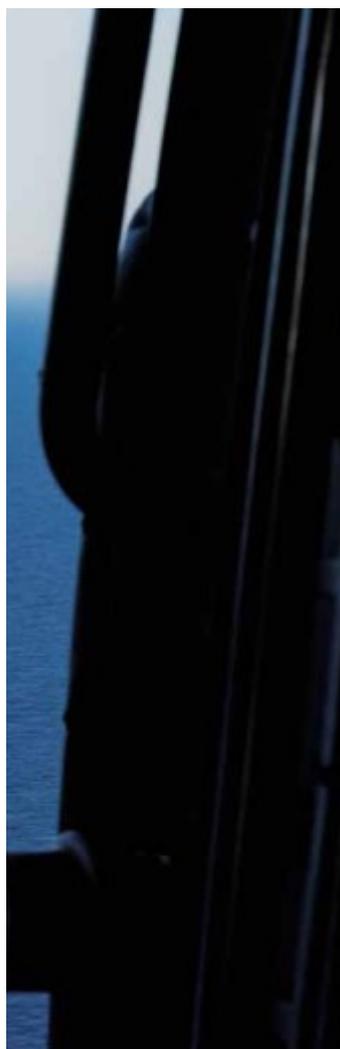
El XIII Congreso de Feteia no solo se centrará en el análisis de los temas más candentes del sector, sino que también ofrecerá numerosas oportunidades para el networking entre profesionales y empresas. Se ha diseñado un completo programa para los asistentes y acompañantes, que incluye actividades sociales y visitas a lugares emblemáticos de Zaragoza, permitiendo un entorno propicio para el establecimiento de contactos y el fortalecimiento de relaciones comerciales.

El éxito del congreso es, en gran medida, gracias al respaldo de más de 40 empresas e instituciones que han demostrado su confianza en este evento. Estas colaboraciones reflejan la importancia del congreso como un espacio clave para el desarrollo del sector logístico y aduanero, y su compromiso con la mejora continua de la cadena de suministro.

El XIII congreso de Feteia se presenta como una oportunidad única para que los actores del sector se reúnan, compartan experiencias y debatan sobre el futuro del comercio internacional, en un momento crucial para el desarrollo de nuevas tecnologías y la adaptación a los retos globales. Con más de 200 participantes confirmados y el apoyo de más de 40 empresas e instituciones, este evento promete ser un punto de inflexión para la industria transitario-logística y aduanera, reforzando el papel de España como un hub logístico de referencia en el escenario internacional.

# EL COMERCIO MARÍTIMO ANTE EL ESPEJO DEL MAR ROJO

LA DISRUPCIÓN CUMPLE SU PRIMER ANIVERSARIO SIN MOSTRAR MEJORA Y CON EL MODELO DE NEGOCIO PATAS ARRIBA



La crisis del Mar Rojo toma visos de convertirse en un fenómeno de potente simbolismo en el corazón del comercio marítimo y global. El prosaísmo de los ataques de la milicia hutí a buques de toda raigambre internacional encierra el manido proverbio chino del aleteo de la mariposa, tan ligado a fenómenos que iluminan los pormenores de un mundo globalizado. Pero también tiene algo de la metáfora del espejo, o de la bajada a los infiernos que, en el mundo clásico, revelaba una verdad: el desvío de buques, la falta de contenedores vacíos, el precio de los fletes o la congestión portuaria han volteado el sistema y generado nuevas ansiedades a cargadores e intermediarios logísticos, pero traen inesperados beneficios a otros actores del negocio, iluminando una relación algo contradictoria con la disrupción. Teñida de incertidumbre, su evolución se encamina al año de existencia sin aparentar remisión, con un balance dispar para los distintos eslabones de la cadena.

DA

## Zaragoza será el epicentro del sector transitario con el XIII Congreso de FETEIA-OLTRA

Más de 200 profesionales y 40 empresas se darán cita la próxima semana para debatir sobre los desafíos y tendencias del comercio internacional



Zaragoza se prepara para acoger uno de los eventos más destacados del sector transitario, logístico y aduanero: el XIII Congreso de la Federación Española de Transitarios (FETEIA-OLTRA). Este encuentro, que tendrá lugar del 26 al 29 de septiembre bajo el lema «FETEIA. Marca de Calidad», reunirá a más de 200 participantes, entre empresarios, representantes institucionales y autoridades del ámbito logístico. La ciudad aragonesa se convertirá así en un foro clave para analizar el presente y futuro del comercio internacional, con un enfoque especial en la digitalización y las nuevas normativas aduaneras.

Este congreso, que se celebra cada dos años, ha ganado relevancia en el calendario logístico, consolidándose como una cita indispensable para transitarios, operadores logísticos y agentes aduaneros. En esta edición, más de 40 empresas e instituciones nacionales e internacionales han respaldado el evento, lo que refleja la importancia de esta convocatoria para el sector. Entre las entidades que apoyan el congreso se encuentran nombres destacados como Aragón Plataforma Logística, el Consorci Zona Franca de Barcelona, AENA y [Puertos del Estado](#), entre otros.

El programa del XIII Congreso de FETEIA abarcará una amplia variedad de temas cruciales para el sector. Entre ellos, destacan los avances en la implementación del Código Aduanero de la Unión (CAU), así como la propuesta de reforma de la Unión Aduanera Europea, donde la digitalización jugará un papel determinante en la operativa aduanera. Además, se debatirá sobre los efectos de las recientes crisis logísticas globales, como los bloqueos en los canales de Suez y Panamá, que han afectado gravemente a las cadenas de suministro internacionales.

Otro tema de gran relevancia será la volatilidad de los fletes y cómo esta ha impactado en la competitividad de las empresas del sector. Además, se abordarán cuestiones técnicas como los errores más frecuentes en la Declaración de Mercancías Peligrosas (DGD) en el transporte aéreo, así como la creciente importancia de la ciberseguridad en un entorno cada vez más digitalizado.

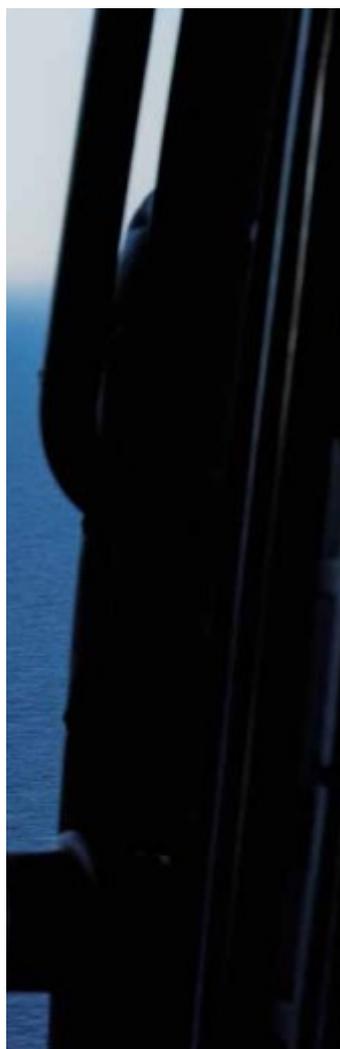
Una de las mesas redondas más esperadas será la dedicada a la logística en Aragón, donde se presentarán los proyectos estratégicos de futuro para la comunidad autónoma. Aragón, con su ubicación privilegiada y su consolidación como hub logístico, se encuentra en una posición clave para potenciar el desarrollo del sector en España, y el congreso servirá como plataforma para destacar estas oportunidades.

Además del componente académico y técnico, el XIII Congreso de FETEIA ofrecerá un espacio fundamental para el networking. Los asistentes podrán participar en actividades sociales y visitas a lugares emblemáticos de Zaragoza, lo que permitirá fortalecer lazos comerciales y explorar nuevas oportunidades de colaboración.

El XIII Congreso de FETEIA se perfila como un punto de encuentro esencial para los profesionales del sector transitario y logístico, en un momento clave para la adaptación a las nuevas normativas y tecnologías que están transformando el comercio internacional. Con más de 200 asistentes confirmados y el respaldo de más de 40 entidades, Zaragoza se convertirá en el centro neurálgico de la logística y el comercio aduanero durante los próximos días, reafirmando el papel de España como un referente en el ámbito logístico global.

# EL COMERCIO MARÍTIMO ANTE EL ESPEJO DEL MAR ROJO

LA DISRUPCIÓN CUMPLE SU PRIMER ANIVERSARIO SIN MOSTRAR MEJORA Y CON EL MODELO DE NEGOCIO PATAS ARRIBA



La crisis del Mar Rojo toma visos de convertirse en un fenómeno de potente simbolismo en el corazón del comercio marítimo y global. El prosaísmo de los ataques de la milicia hutí a buques de toda raigambre internacional encierra el manido proverbio chino del aleteo de la mariposa, tan ligado a fenómenos que iluminan los pormenores de un mundo globalizado. Pero también tiene algo de la metáfora del espejo, o de la bajada a los infiernos que, en el mundo clásico, revelaba una verdad: el desvío de buques, la falta de contenedores vacíos, el precio de los fletes o la congestión portuaria han volteado el sistema y generado nuevas ansiedades a cargadores e intermediarios logísticos, pero traen inesperados beneficios a otros actores del negocio, iluminando una relación algo contradictoria con la disrupción. Teñida de incertidumbre, su evolución se encamina al año de existencia sin aparentar remisión, con un balance dispar para los distintos eslabones de la cadena.

DA

## El Congreso FETEIA reunirá a los agentes de la logística de Aragón

El Congreso FETEIA XIII se celebrará del 26 al 29 de septiembre en Zaragoza, y promete ser un foro crucial para profesionales, empresarios y autoridades del sector logístico



El sector logístico, motor fundamental de la economía aragonesa, se prepara para un evento de gran relevancia que marcará el calendario de 2024. Bajo la organización de ATEIA ARAGÓN OLT, el próximo **Congreso FETEIA XIII se celebrará del 26 al 29 de septiembre en Zaragoza**, y promete ser un foro crucial para profesionales, empresarios y autoridades del sector logístico en toda España.

En el centro de las actividades logísticas, los transitarios juegan un papel indispensable en la facilitación del comercio internacional. Estas empresas, responsables de organizar el transporte de mercancías, son los actores clave que permiten que productos de todo el mundo lleguen a sus destinos de manera eficiente y puntual. El presidente de ATEIA ARAGÓN OLT subraya la importancia de este rol, destacando cómo **los transitarios coordinan el transporte entre exportadores, importadores y las compañías de transporte**, ya sea por vía terrestre, aérea o marítima.

En Aragón, esta figura ha cobrado aún más relevancia debido a la **fuerte orientación exportadora de la región**. "Minimizamos retrasos y costos adicionales", afirma el presidente, recordando cómo el conocimiento especializado en regulaciones aduaneras y logística permite optimizar el flujo de mercancías. La formación y el desarrollo profesional continuo se han convertido en una prioridad para ATEIA ARAGÓN OLT, en colaboración con instituciones educativas, con el objetivo de preparar a los profesionales para los desafíos futuros.

El Congreso FETEIA XIII llega en un momento clave para el sector, con un **programa que abordará temas como la innovación logística, la digitalización y la sostenibilidad**. También se discutirán los retos actuales, como los riesgos inherentes al sector logístico y las soluciones que pueden implementarse a corto y largo plazo.

Aragón, con su ubicación estratégica en el noreste de España, se ha consolidado como un nodo logístico de referencia, y el congreso permitirá explorar cómo aprovechar esta posición. El

**evento reunirá a expertos del sector** y proporcionará una plataforma para analizar el papel de la logística en la economía española.

## **ARAGÓN, UN HUB LOGÍSTICO DE PRIMERA CATEGORÍA**

El crecimiento del sector logístico en Aragón es innegable. Con infraestructuras de primer nivel, como la Plataforma Logística de Zaragoza (PLAZA), una de las mayores de Europa, la comunidad autónoma ha demostrado su capacidad para gestionar flujos de mercancías con eficiencia y puntualidad.

Las cifras de 2023 avalan esta tendencia: **las exportaciones aragonesas superaron los 17.600 millones de euros**, mientras que las importaciones alcanzaron los 18.500 millones. Estos datos no solo evidencian la importancia del sector en el comercio exterior, sino que también reflejan la solidez de las infraestructuras logísticas de Aragón.

Los productos más exportados incluyen **maquinaria, productos agroalimentarios y vehículos**, mientras que las importaciones se centran en materias primas y componentes industriales. Estos intercambios comerciales han fortalecido la posición de Aragón como un punto crucial en las cadenas de suministro internacionales.

## **IMPACTO ECONÓMICO EN ARAGÓN**

El sector logístico contribuye de manera significativa a la economía de la región, representando aproximadamente el **5,5% del Producto Interior Bruto (PIB) de Aragón**. Además, genera más de 25.000 empleos directos y otros miles indirectos, lo que lo convierte en un pilar clave para el bienestar económico y social de la comunidad.

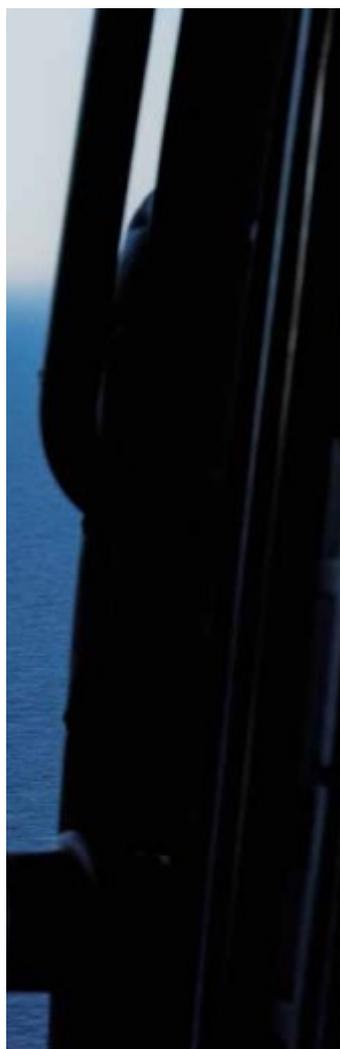
Este sector no solo apoya el comercio, sino que también impulsa otros sectores económicos, creando un efecto multiplicador que refuerza el tejido empresarial de Aragón. Su contribución al PIB y al empleo subrayan su papel esencial en la economía regional.

**El futuro del sector logístico en Aragón es prometedor**, y el Congreso FETEIA XIII abordará los avances más relevantes en este sentido. **La digitalización y la automatización** están transformando las operaciones logísticas, mejorando la eficiencia y reduciendo los costos operativos. Estas innovaciones permiten que las empresas locales se mantengan competitivas en un mercado global cada vez más exigente.

Asimismo, **la sostenibilidad se ha convertido en un eje prioritario**, con iniciativas enfocadas en reducir las emisiones de carbono y fomentar el uso de energías renovables en el transporte y las operaciones logísticas. El potencial de Aragón para atraer nuevas inversiones en infraestructuras, como la ampliación de PLAZA y la mejora de las conexiones ferroviarias y de carretera, refuerza su papel como hub logístico líder en España.

# EL COMERCIO MARÍTIMO ANTE EL ESPEJO DEL MAR ROJO

LA DISRUPCIÓN CUMPLE SU PRIMER ANIVERSARIO SIN MOSTRAR MEJORA Y CON EL MODELO DE NEGOCIO PATAS ARRIBA



La crisis del Mar Rojo toma visos de convertirse en un fenómeno de potente simbolismo en el corazón del comercio marítimo y global. El prosaísmo de los ataques de la milicia hutí a buques de toda raigambre internacional encierra el manido proverbio chino del aleteo de la mariposa, tan ligado a fenómenos que iluminan los pormenores de un mundo globalizado. Pero también tiene algo de la metáfora del espejo, o de la bajada a los infiernos que, en el mundo clásico, revelaba una verdad: el desvío de buques, la falta de contenedores vacíos, el precio de los fletes o la congestión portuaria han volteado el sistema y generado nuevas ansiedades a cargadores e intermediarios logísticos, pero traen inesperados beneficios a otros actores del negocio, iluminando una relación algo contradictoria con la disrupción. Teñida de incertidumbre, su evolución se encamina al año de existencia sin aparentar remisión, con un balance dispar para los distintos eslabones de la cadena.

DA

## Zaragoza acoge esta semana el XIII Congreso de FETEIA-OLTRA

**Un total de 41 empresas e instituciones respaldan la celebración de este encuentro nacional**

Zaragoza se convertirá en el epicentro del sector transitario, logístico y aduanero esta semana con la celebración del XIII Congreso de la Federación Española de Transitarios (FETEIA-OLTRA), un evento de gran relevancia que tiene el respaldo de más de 40 empresas e instituciones nacionales e internacionales. Este congreso, que se organiza cada dos años, es uno de los encuentros más importantes para el colectivo profesional de transitarios, operadores logísticos y representantes aduaneros, consolidándose como una cita clave para analizar las tendencias y desafíos del sector.

A tan solo tres días del inicio del congreso, que tendrá lugar del 26 al 29 de septiembre bajo el lema "FETEIA. Marca de Calidad", más de 200 personas, entre empresarios, representantes de entidades públicas y privadas, y autoridades del ámbito logístico y comercial, han confirmado, hasta ahora, su asistencia. Durante el evento se abordarán cuestiones de máxima actualidad y relevancia para el sector, incluyendo los avances digitales del Código Aduanero de la Unión (CAU) y su impacto en la operativa aduanera, así como la propuesta de reforma de la Unión Aduanera Europea, en la que la digitalización jugará un papel central.

El programa del congreso abarca una amplia gama de temáticas críticas para el presente y futuro del comercio internacional. Entre los temas destacados se encuentran los desarrollos tecnológicos y su implementación en los procedimientos aduaneros, con especial atención a la digitalización en el marco del CAU.

Además, se hablará de las tendencias emergentes en el comercio internacional y los retos que plantean crisis recientes, como los bloqueos en los canales de Suez y Panamá, que han sacudido las cadenas logísticas globales.

La volatilidad de los fletes y sus efectos en la competitividad de las empresas, y los errores frecuentes en la Declaración de Mercancías Peligrosas (DGD) en el transporte aéreo y cómo evitarlos serán otros de los temas del encuentro.

También se hablará de la creciente importancia de la ciberseguridad en un entorno cada vez más digitalizado y cómo las empresas pueden protegerse ante posibles ataques y se dedicará una mesa específica a Aragón, donde se revisará la capacidad logística de la comunidad autónoma y se presentarán los proyectos estratégicos de futuro para la región.

### **Networking**

El XIII Congreso de FETEIA no solo se centrará en el análisis de los temas más candentes del sector, sino que también ofrecerá numerosas oportunidades para el networking entre profesionales y empresas. Se ha diseñado un completo programa para los asistentes y acompañantes, que incluye actividades sociales y visitas a lugares emblemáticos de Zaragoza, permitiendo un entorno propicio para el establecimiento de contactos y el fortalecimiento de relaciones comerciales.

El éxito del congreso es, en gran medida, gracias al respaldo de más de cuarenta empresas e instituciones que han demostrado su confianza en este evento. Entre las entidades que han sumado su apoyo destacan Aragón Plataforma Logística, Consorci Zona Franca de Barcelona, AENA, Port de Barcelona, Assekuransa, Puertos del Estado, Valenciaport, Port de Tarragona, Algeciras Port, Bilbao Port, Port Castelló, Puerto de Huelva, Puerto de Vigo Kemler, TMZ, Grupo Raminatrans, Salvat Logística, Gonzalez Gaggero, Bestway, Transglory, AGSA, Partida Logistics, Bytemaster, Visualtrans, Embalex, Grupo Suardiaz, Avanza, Grimaldi, FEAT, Marge Books, Fundación Cetmo, GPU, El Mercantil, Grupo Diario, El Canal marítimo y logístico, Transporte XXI, Naucher Global, Grupo Valenmar, Cadena de Suministro, Inter empresas y Actualidad Marítima y Portuaria. Estas colaboraciones reflejan la importancia del congreso como un espacio clave para el desarrollo del sector logístico y aduanero, y su compromiso con la mejora continua de la cadena de suministro.

### **Conclusión**

El XIII Congreso de FETEIA se presenta como una oportunidad única para que los actores del sector se reúnan, compartan experiencias y debatan sobre el futuro del comercio internacional, en un momento crucial para el desarrollo de nuevas tecnologías y la adaptación a los retos globales. Con más de 200 participantes confirmados y el apoyo de más de 40 empresas e instituciones, este evento promete ser un punto de inflexión para la industria transitario-logística y aduanera, reforzando el papel de España como un hub logístico de referencia en el escenario internacional.

# EL COMERCIO MARÍTIMO ANTE EL ESPEJO DEL MAR ROJO

LA DISRUPCIÓN CUMPLE SU PRIMER ANIVERSARIO SIN MOSTRAR MEJORA Y CON EL MODELO DE NEGOCIO PATAS ARRIBA



La crisis del Mar Rojo toma visos de convertirse en un fenómeno de potente simbolismo en el corazón del comercio marítimo y global. El prosaísmo de los ataques de la milicia hutí a buques de toda raigambre internacional encierra el manido proverbio chino del aleteo de la mariposa, tan ligado a fenómenos que iluminan los pormenores de un mundo globalizado. Pero también tiene algo de la metáfora del espejo, o de la bajada a los infiernos que, en el mundo clásico, revelaba una verdad: el desvío de buques, la falta de contenedores vacíos, el precio de los fletes o la congestión portuaria han volteado el sistema y generado nuevas ansiedades a cargadores e intermediarios logísticos, pero traen inesperados beneficios a otros actores del negocio, iluminando una relación algo contradictoria con la disrupción. Teñida de incertidumbre, su evolución se encamina al año de existencia sin aparentar remisión, con un balance dispar para los distintos eslabones de la cadena.

DA

## **XIII CONGRESO FETEIA ZARAGOZA.**

### **EL XIII CONGRESO DE FETEIA EN ZARAGOZA CONTARÁ CON CERCA DE DOSCIENTOS ASISTENTES**

Solo faltan tres días para que Zaragoza se convierta en punto de reunión de los principales transitarios y operadores logísticos de España gracias a la celebración del XIII Congreso que organiza la Federación Española del sector (FETEIA-OLTRA) entre los días 26 y 29 de septiembre.



En este encuentro los profesionales del sector tendrán la oportunidad de conocer de primera mano las tendencias del mercado, compartir y poner en común las últimas novedades y aprovechar sinergias, al tiempo que se refuerza la unión del colectivo.

En esta ocasión, además, y puesto que actúa como anfitriona la asociación aragonesa (ATEIA-OLTRA Aragón) se aprovechará el congreso para dar a conocer el potencial logístico de la región y las oportunidades que ofrece en el campo del transporte y la multimodalidad, valiéndose, entre otras ventajas, de su ubicación geográfica en el encuentro de los flujos entre el centro y el norte de España.

El Auditorio del Monasterio de Cogullada acogerán las sesiones de trabajo y darán la oportunidad a los asistentes de disfrutar de un entorno inspirador cargado de historia, sumando sus atractivos a los de Zaragoza, una ciudad rica en historia y cultura y reunión de diferentes influencias culturales.

La organización de este decimotercer congreso prevé la asistencia de los principales transitarios, operadores logísticos y representantes aduaneros de España, así como responsables de puertos, aeropuertos, navieras, líneas aéreas, administraciones públicas, empresas privadas y otras entidades vinculadas a la logística, el transporte y el comercio internacional.

El encuentro arrancará con la reunión del Comité Ejecutivo y la Asamblea General de FETEIA-OLTRA y una visita al Museo Mobility City, culminando la primera jornada con el cóctel de bienvenida en el Pabellón Puente del Mobility City.

En la siguiente jornada Enric Ticó, presidente de FETEIA, e Ismael Marcos, presidente de ATEIA-Aragón, inaugurarán el congreso y darán paso a la presentación de la ponencia “Aragón, un imán para las inversiones”.

### **Aduana digital**

A continuación Nerea Rodríguez, directora del Departamento de Aduanas e Impuestos Especiales, y Andreu Camps, director de Operaciones de Bytemaster, debatirán sobre la aduana digital, moderados por Juan Uhía, presidente de la Comisión de Aduanas de FETEIA.

La sesión del sábado abordará las tendencias del mercado global, un tema que tratará el catedrático y expresidente del puerto de Valencia, Aurelio Martínez.

Por su parte, Enric Ticó y Marc Porta, presidente de la Comisión ESG de FETEIA, serán los encargados de dar a conocer el nuevo proyecto de la Marca de Calidad de FETEIA.

“Solos ante el peligro” es el título de la última ponencia del sábado, que correrá a cargo de CARles Flamerich, CEO Light Eyes, Enrique Moldes, responsable de Tecnología en Visual Trans, Javier Sáez, CEO de Kemler, y Javier Cortina, que hablará de los beneficios y retos de digitalizar la gestión

El Congreso finalizará con un almuerzo en el Monasterio de Cogullada y una cena de clausura en el Espacio Ebro de la capital aragonesa e incluirá un completo programa de visitas y propuestas para los acompañantes.

## **Networking**

El XIII Congreso de FETEIA no solo se centrará en el análisis de los temas más candentes del sector, sino que también ofrecerá numerosas oportunidades para el networking entre profesionales y empresas. Se ha diseñado un completo programa para los asistentes y acompañantes, que incluye actividades sociales y visitas a lugares emblemáticos de Zaragoza, permitiendo un entorno propicio para el establecimiento de contactos y el fortalecimiento de relaciones comerciales.

El éxito del congreso es, en gran medida, gracias al respaldo de más de cuarenta empresas e instituciones que han demostrado su confianza en este evento. Entre las entidades que han sumado su apoyo destacan Aragón Plataforma Logística, Consorci Zona Franca de Barcelona, AENA, Port de Barcelona, Assekuransa, Puertos del Estado, Valenciaport, Port de Tarragona, AlgecirasPort, Bilbao Port, Port Castelló, Puerto de Huelva, Puerto de Vigo Kemler, TMZ, Grupo Raminatrans, Salvat Logistica, Gonzalez Gaggero, Bestway, Transglory, AGSA, Partida Logistics, Bytemaster, Visualtrans, Embalex, Grupo Suardiaz, Avanza, Grimaldi, FEAT, Marge Books, Fundacion Cetmo, GPU, El Mercantil, Grupo Diario, El Canal marítimo y logístico, Transporte XXI, Naucher Global, Grupo Valenmar, Cadena de Suministro, Inter empresas y Actualidad Marítima y Portuaria. Estas colaboraciones reflejan la importancia del congreso como un espacio clave para el desarrollo del sector logístico y aduanero, y su compromiso con la mejora continua de la cadena de suministro.

## **Conclusión**

El XIII Congreso de FETEIA se presenta como una oportunidad única para que los actores del sector se reúnan, compartan experiencias y debatan sobre el futuro del comercio internacional, en un momento crucial para el desarrollo de nuevas tecnologías y la adaptación a los retos globales. Con más de 200 participantes confirmados y el apoyo de más de 40 empresas e instituciones, este evento promete ser un punto de inflexión para la industria transitario-logística y aduanera, reforzando el papel de España como un hub logístico de referencia en el escenario internacional.

# EL COMERCIO MARÍTIMO ANTE EL ESPEJO DEL MAR ROJO

LA DISRUPCIÓN CUMPLE SU PRIMER ANIVERSARIO SIN MOSTRAR MEJORA Y CON EL MODELO DE NEGOCIO PATAS ARRIBA



La crisis del Mar Rojo toma visos de convertirse en un fenómeno de potente simbolismo en el corazón del comercio marítimo y global. El prosaísmo de los ataques de la milicia hutí a buques de toda raigambre internacional encierra el manido proverbio chino del aleteo de la mariposa, tan ligado a fenómenos que iluminan los pormenores de un mundo globalizado. Pero también tiene algo de la metáfora del espejo, o de la bajada a los infiernos que, en el mundo clásico, revelaba una verdad: el desvío de buques, la falta de contenedores vacíos, el precio de los fletes o la congestión portuaria han volteado el sistema y generado nuevas ansiedades a cargadores e intermediarios logísticos, pero traen inesperados beneficios a otros actores del negocio, iluminando una relación algo contradictoria con la disrupción. Teñida de incertidumbre, su evolución se encamina al año de existencia sin aparentar remisión, con un balance dispar para los distintos eslabones de la cadena.

DA

# Más de 40 empresas e instituciones apoyan la celebración del Congreso de FETEIA en Zaragoza

• 200 profesionales del sector de los transitarios eligen la capital aragonesa para una reunión profesional en la que se expondrán las últimas novedades

• 'Aragón, un imán para las inversiones' es una de las sesiones del programa



El Congreso se celebrará bajo el lema "FETEIA. Marca de Calidad" y abordará cuestiones de máxima actualidad y relevancia para el sector. s.e

Zaragoza se convertirá del 26 al 29 de septiembre en el epicentro del sector transitario, logístico y aduanero con la celebración del XIII Congreso de la Federación Española de Transitarios (FETEIA-OLTRA), un evento de gran relevancia que tiene el respaldo de más de 40 empresas e instituciones nacionales e internacionales. Este congreso, que será inaugurado por la directora general de Logística e Infraestructuras del Gobierno de Aragón, Raquel Campos, se organiza cada dos años y es uno de los encuentros más importantes para el colectivo profesional de transitarios, operadores logísticos y representantes aduaneros, consolidándose como una cita clave para analizar las tendencias y desafíos del sector y reunirá a más de 200 personas. Enric Tico, presidente de esta federación, señala que “el XIII Congreso de FETEIA se presenta como una oportunidad única para que los actores del sector se reúnan, compartan experiencias y debatan sobre el futuro del comercio internacional, en un momento crucial para el desarrollo de nuevas tecnologías y la adaptación a los retos globales”.

El Congreso se celebrará bajo el lema "FETEIA. Marca de Calidad" y abordará cuestiones de máxima actualidad y relevancia para el sector, incluyendo los avances digitales del Código Aduanero de la Unión (CAU) y su impacto en la operativa aduanera, así como la propuesta de reforma de la Unión Aduanera Europea, en la que la digitalización jugará un papel central. El día 27, viernes, se celebrará un acto inaugural que correrá a cargo de Enric Tico y la directora General de Planificación y Logística del Gobierno de Aragón, Raquel Campos. Después se dará paso a una mesa redonda bajo el título "Aragón, un imán para las atracciones".

### **TEMÁTICAS CLAVE DEL XIII CONGRESO DE FETEIA**

El programa del congreso abarca una amplia gama de temáticas críticas para el presente y futuro del comercio internacional. Entre los temas destacados se encuentran los desarrollos tecnológicos y su implementación en los procedimientos aduaneros (con especial atención a la digitalización en el marco del CAU), las tendencias emergentes en el comercio internacional y los retos que plantean crisis recientes, como los bloqueos en los canales de Suez y Panamá, que han sacudido las cadenas logísticas globales; la volatilidad de los fletes y sus efectos en la competitividad de las empresas, los errores frecuentes en la Declaración de Mercancías Peligrosas (DGD) en el transporte aéreo y cómo evitarlos y la creciente importancia de la ciberseguridad en un entorno cada vez más digitalizado y cómo las empresas pueden protegerse ante posibles ataques. Además, se dedicará una mesa específica a Aragón, donde se revisará la capacidad logística de la comunidad autónoma y se presentarán los proyectos estratégicos de futuro para la región.

### **NETWORKING Y CRECIMIENTO EMPRESARIAL**

El XIII Congreso de FETEIA no solo se centrará en el análisis de los temas más candentes del sector, sino que también ofrecerá numerosas oportunidades para el networking entre profesionales y empresas.

El éxito del congreso se debe, en gran medida, al respaldo de más de 40 empresas e instituciones que han demostrado su confianza en este evento. Entre las entidades que han sumado su apoyo destaca, en primer lugar, la sociedad pública Aragón Plataforma Logística (APL), principal promotor de la cita. Pero también el Consorci Zona Franca de Barcelona, AENA, Port de Barcelona, Assekuransa, Puertos del Estado, Valenciaport, Port de Tarragona, Algeciras Port, Bilbao Port, Port Castelló, Puerto de Huelva, Puerto de Vigo Kemler, TMZ, Grupo Raminatrans, Salvat Logística, Gonzalez Gaggero, Bestway, Transglory, AGSA, Partida Logistics, Bytemaster, Visualtrans, Embalex, Grupo Suardiaz, Avanza, Grimaldi, FEAT, Marge Books, Fundación Cetmo, GPU y los medios especializados El Mercantil, Grupo Diario, El Canal marítimo y logístico, Transporte XXI, Naucher Global, Grupo Valenmar, Cadena de Suministro, Inter empresas y Actualidad Marítima y Portuaria.

---

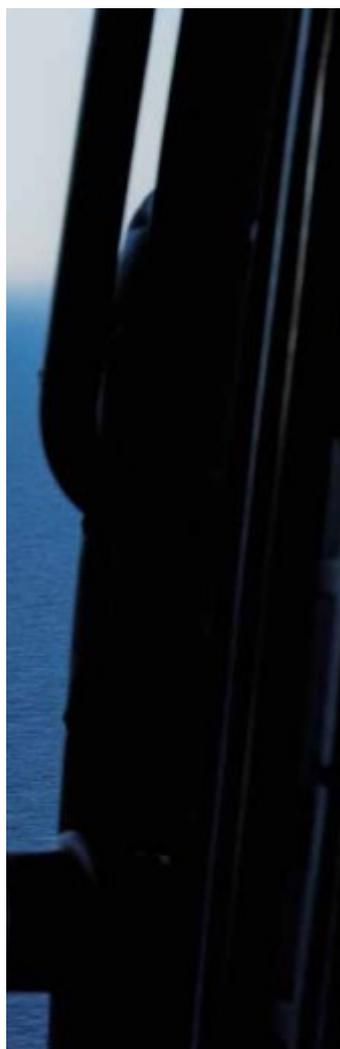
Con más de 200 participantes confirmados y el apoyo de más de 40 empresas e instituciones, este evento promete ser un punto de inflexión para la industria transitario-logística y aduanera, reforzando el papel de España como un hub logístico de referencia en el escenario internacional.

Los interesados pueden aún formalizar su inscripción en:

<https://neo.emma.events/FETEIA2024/inscripciones>

# EL COMERCIO MARÍTIMO ANTE EL ESPEJO DEL MAR ROJO

LA DISRUPCIÓN CUMPLE SU PRIMER ANIVERSARIO SIN MOSTRAR MEJORA Y CON EL MODELO DE NEGOCIO PATAS ARRIBA



La crisis del Mar Rojo toma visos de convertirse en un fenómeno de potente simbolismo en el corazón del comercio marítimo y global. El prosaísmo de los ataques de la milicia hutí a buques de toda raigambre internacional encierra el manido proverbio chino del aleteo de la mariposa, tan ligado a fenómenos que iluminan los pormenores de un mundo globalizado. Pero también tiene algo de la metáfora del espejo, o de la bajada a los infiernos que, en el mundo clásico, revelaba una verdad: el desvío de buques, la falta de contenedores vacíos, el precio de los fletes o la congestión portuaria han volteado el sistema y generado nuevas ansiedades a cargadores e intermediarios logísticos, pero traen inesperados beneficios a otros actores del negocio, iluminando una relación algo contradictoria con la disrupción. Teñida de incertidumbre, su evolución se encamina al año de existencia sin aparentar remisión, con un balance dispar para los distintos eslabones de la cadena.

DA



*Monasterio de Cogullada, escenario del XIII Congreso FETEIA*

## **El Congreso FETEIA marca la calidad de los transitarios**

El Congreso FETEIA incluirá debates, mesas redondas y actividades exclusivas en los lugares emblemáticos de Zaragoza

El XIII Congreso de la Federación Española de [Transitarios](#) (FETEIA-OLTRA) ha encontrado en Aragón el lugar idóneo para poner sobre la mesa las últimas novedades que afectan al colectivo profesional de los forwarders. Del 26 al 29 de septiembre, la belleza arquitectónica del Monasterio de Cogullada, en Zaragoza, alojará a representantes del sector para hablar no solo de transporte y logística, sino también de poner en valor la marca FETEIA como un sinónimo de calidad.

Los congresistas arrancarán el jueves 26 de septiembre al mediodía con un almuerzo con la prensa que avanzará los principales puntos que se debatirán durante el Comité Ejecutivo y la Asamblea General de FETEIA-OLTRA, a celebrar por la tarde. Tras una visita al Museo Mobility City, la jornada finalizará con un cóctel de bienvenida en el Pabellón Puente del Mobility City, con la presencia de autoridades, colaboradores y congresistas.

Al día siguiente, el viernes 27, los transitarios entrarán en materia ya en el Monasterio de Cogullada, con un acto inaugural que irá a cargo de Enric Ticó, presidente de FETEIA-OLTRA, así como del presidente de ATEIA-Aragón, Ismael de Marcos. Seguidamente, se repasará la importancia de Aragón como “imán para las inversiones”, una sesión que dará pie a la mesa redonda Aduana digital, moderada por Juan Uhía, presidente de la comisión de aduanas de FETEIA, y en la que intervendrán Nerea Rodríguez, directora del Departamento de Aduanas e Impuestos Especiales, y Andreu Camps, director de Operaciones de Bytemaster. Tras un debate y un almuerzo de trabajo en el prestigioso Viñedo Rhey, el día finalizará con una cena de networking.

Y para el sábado 28, se iniciará la jornada con una mesa de debate titulada Tendencias del mercado global, a cargo de Aurelio Martínez, catedrático de Economía Aplicada. A media mañana, se presentará la Marca de Calidad de FETEIA de la mano de Enric Ticó y Marc Porta, presidente de la comisión ESG de FETEIA. La mañana finalizará con una mesa bajo el nombre Solos ante el peligro, en la que intervendrán Carles Flamerich, CEO de Lights Eyes; Enrique Moldes, responsable de Tecnología en Visual Trans; Javier Sáez, CEO de Kempler, y Javier Cortina (Digitalizar la Gestión. Beneficios y Retos). El día finalizará con un almuerzo y una cena de clausura en el Espacio Ebro.

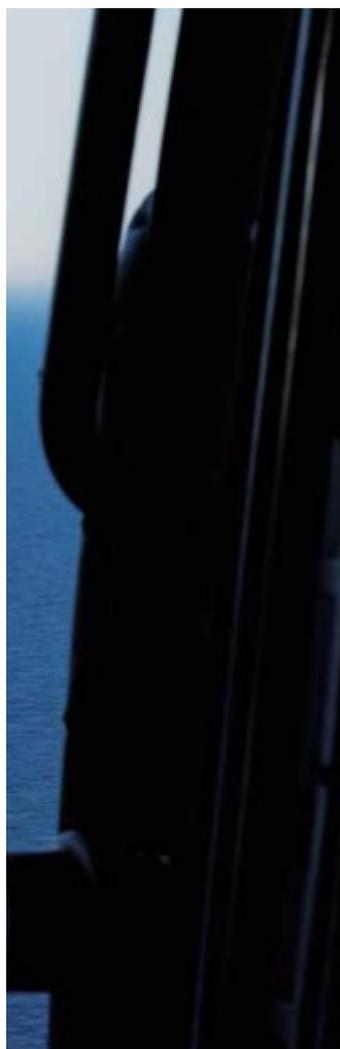


*Fotografía grupal de los asistentes al último Congreso FETEIA, celebrado en el 2022 en Algeciras*

El Congreso tendrá un programa dedicado especialmente para los acompañantes de los congresistas, que podrán visitar en exclusiva las entrañas del Monasterio de Cogullada, el Palacio de la Aljafería, y los lugares más significativos de Zaragoza.

# EL COMERCIO MARÍTIMO ANTE EL ESPEJO DEL MAR ROJO

LA DISRUPCIÓN CUMPLE SU PRIMER ANIVERSARIO SIN MOSTRAR MEJORA Y CON EL MODELO DE NEGOCIO PATAS ARRIBA



La crisis del Mar Rojo toma visos de convertirse en un fenómeno de potente simbolismo en el corazón del comercio marítimo y global. El prosaísmo de los ataques de la milicia hutí a buques de toda raigambre internacional encierra el manido proverbio chino del aleteo de la mariposa, tan ligado a fenómenos que iluminan los pormenores de un mundo globalizado. Pero también tiene algo de la metáfora del espejo, o de la bajada a los infiernos que, en el mundo clásico, revelaba una verdad: el desvío de buques, la falta de contenedores vacíos, el precio de los fletes o la congestión portuaria han volteado el sistema y generado nuevas ansiedades a cargadores e intermediarios logísticos, pero traen inesperados beneficios a otros actores del negocio, iluminando una relación algo contradictoria con la disrupción. Teñida de incertidumbre, su evolución se encamina al año de existencia sin aparentar remisión, con un balance dispar para los distintos eslabones de la cadena.

DA

## XIII CONGRESO FETEIA ZARAGOZA.

**LOGÍSTICA**

LOGÍSTICA · Bajo el lema "FETEIA. Marca de Calidad", unos 240 profesionales debaten la actualidad y los retos del sector en la capital de Aragón

### FETEIA arranca su XIII Congreso en Zaragoza con un renovado compromiso con la sociedad



Desde la izquierda: Blanca Guitart, directora de FETEIA; Enric Ticó, presidente de FETEIA; Ismael de Marcos, presidente de ATEIA Aragón; Martín Fernández, secretario técnico de FETEIA. Foto J.P.

**Los transitarios españoles tienen una cita del 26 al 29 de septiembre en Zaragoza con ocasión del XIII Congreso de FETEIA, que subrayará el compromiso del colectivo con el bienestar de la sociedad y la puesta en valor de Aragón como territorio logístico por excelencia.**

Zaragoza. Alrededor de 240 profesionales logísticos procedentes de prácticamente todos los puntos de España convergen estos días en Zaragoza para debatir y analizar la actualidad y los retos de los transitarios en los actuales "tiempos de cambio", como los definió ayer el presidente de FETEIA, Enric Ticó, durante el encuentro con la prensa previo al inicio del XIII Congreso.

Zaragoza acoge hasta el próximo sábado un encuentro en el que “se ha primado más los ponentes y los técnicos con personas con representatividad en la Administración, porque cuando tenemos un problema, vamos donde ellos y lo hablamos”, dijo Ticó, quien defendió la oportunidad del congreso no como un mero acto de reivindicación corporativo, “sino más bien al revés, se trata de celebrar un congreso para hacer cosas que redunden en el beneficio del colectivo transitario y, sobre todo, al servicio de la sociedad”. “Porque si la logística funciona, la sociedad está contenta; nosotros servimos a la sociedad”, enfatizó.

#### EL DATO

240

**PARTICIPANTES.** Al menos 240 profesionales de toda España participan en el XIII Congreso de FETEIA en Zaragoza.

*El presidente de FETEIA, Enric Ticó, definió a Aragón como un ejemplo en materia logística “porque aquí, la logística, se hace”*

*Santa Cruz de Tenerife será la sede del XIV Congreso de FETEIA en 2026*

### Los transitarios, como socios

El presidente de FETEIA agradeció la implicación “absoluta” del Gobierno de Aragón y de Aragón Plataforma Logística, la sociedad que gestiona e impulsa la logística en la comunidad autónoma. “Sois un ejemplo como empresa y como país, como comunidad, porque mientras en otros lugares se habla mucho y dominan la burocracia y los trámites, en Aragón, sin embargo, la logística se hace; con terminales ferroviarias de primera división, una estructura muy potente y unos socios, como somos los transitarios y representantes aduaneros, representados por las ATEIAs, para promocionar este territorio”.

Ticó mostró su satisfacción por poder aprovechar el congreso “para promocionar lo que significa Aragón como pieza logística básica, para trabajar juntos y abrazarnos, porque un abrazo vale más que mil palabras”.



Reunión del Comité Ejecutivo de FETEIA. Foto J.P.

## Logística: 5,5% del PIB de Aragón

Ismael de Marcos, presidente de ATEIA Aragón, justificó la celebración del XIII Congreso de FETEIA en Zaragoza señalando que “cae por su propio peso” que Aragón sea la comunidad autónoma anfitriona del mismo “a pesar de que ATEIA Aragón no seamos una federación portuaria ni la capital, pero somos un referente nacional”. De Marcos precisó que al menos el 5,5% del PIB de Aragón procede del sector logístico y destacó que la colaboración público-privada “está consiguiendo que podamos mirar más allá de esa cifra”. “El Gobierno de Aragón colabora en ese objetivo al que debemos seguir avanzando juntos”, dijo el presidente de ATEIA Aragón.

Bajo el lema “FETEIA. Marca de Calidad”, unas 240 personas, entre empresarios, representantes de entidades públicas y privadas, y autoridades del ámbito logístico y comercial, participan en un evento que abordará cuestiones de máxima actualidad y relevancia para el sector, incluyendo los avances digitales del Código Aduanero de la Unión (CAU) y su impacto en la operativa aduanera, así como la propuesta de reforma de la Unión Aduanera Europea, en la que la digitalización jugará un papel central.

# EL COMERCIO MARÍTIMO ANTE EL ESPEJO DEL MAR ROJO

LA DISRUPCIÓN CUMPLE SU PRIMER ANIVERSARIO SIN MOSTRAR MEJORA Y CON EL MODELO DE NEGOCIO PATAS ARRIBA



La crisis del Mar Rojo toma visos de convertirse en un fenómeno de potente simbolismo en el corazón del comercio marítimo y global. El prosaísmo de los ataques de la milicia hutí a buques de toda raigambre internacional encierra el manido proverbio chino del aleteo de la mariposa, tan ligado a fenómenos que iluminan los pormenores de un mundo globalizado. Pero también tiene algo de la metáfora del espejo, o de la bajada a los infiernos que, en el mundo clásico, revelaba una verdad: el desvío de buques, la falta de contenedores vacíos, el precio de los fletes o la congestión portuaria han volteado el sistema y generado nuevas ansiedades a cargadores e intermediarios logísticos, pero traen inesperados beneficios a otros actores del negocio, iluminando una relación algo contradictoria con la disrupción. Teñida de incertidumbre, su evolución se encamina al año de existencia sin aparentar remisión, con un balance dispar para los distintos eslabones de la cadena.

DA



## **ATEIA Bizkaia y puerto de Bilbao estrechan relaciones y compromisos**

La Junta Directiva de ATEIA Bizkaia, la Asociación de Empresas Transitarias de Bizkaia, realizó una visita institucional a las instalaciones del [puerto de Bilbao](#), donde fue recibida y guiada por **Andlma Ormaetxe, director de Operaciones, Desarrollo Comercial y Logístico de la Autoridad Portuaria**.

La delegación estuvo encabezada por [Víctor Martín](#), presidente de ATEIA Bizkaia y representante de Decoexsa, el secretario general de la asociación, Jorge Rodríguez; acompañados por destacados directivos del sector transitario, entre ellos Gonzalo Bernas, de Noatum; Isabel Leza, de Matransa; e Iñigo Arce, de Operinter.

Esta visita refuerza el compromiso de [ATEIA Bizkaia](#) con la promoción y mejora del sector transitario y logístico, fomentando el diálogo y la colaboración con instituciones clave para el desarrollo del comercio internacional.

### **Colaborar para mejorar**

Andima Ormaetxe ofreció una completa visión sobre las operaciones y la infraestructura del puerto y destacó los esfuerzos de la Autoridad Portuaria por mantener un puerto competitivo y alineado con las necesidades del mercado global. Asimismo, se mostró abierto a seguir colaborando con las empresas transitarias en la mejora de los procesos operativos y comerciales.



Íñigo Arce, Andima Ormaetxe, Jorge Rodríguez, Isabel Leza, Gonzalo Bernas y Víctor Martín

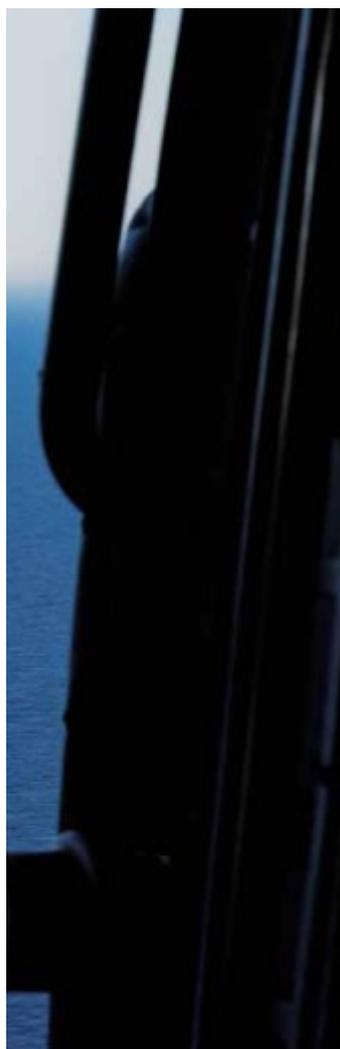
Por su parte, **Víctor Martín, presidente de ATEIA Bizkaia**, subrayó la importancia de esta visita para fortalecer los vínculos entre el puerto de Bilbao y las empresas transitarias.

Así, “el puerto de Bilbao es un motor clave para la actividad económica de Bizkaia, y desde ATEIA Bizkaia creemos firmemente en la colaboración para seguir desarrollando y optimizando nuestras capacidades logísticas”.

Durante la visita, la Junta Directiva tuvo la oportunidad de explorar diversas áreas operativas del puerto de Bilbao y conocer de cerca los proyectos de modernización y expansión que se están llevando a cabo. Se discutieron temas relevantes para el sector, tales como la digitalización de procesos logísticos, la mejora en la eficiencia de la cadena de suministro y el fortalecimiento de la conectividad internacional del puerto de Bilbao.

# EL COMERCIO MARÍTIMO ANTE EL ESPEJO DEL MAR ROJO

LA DISRUPCIÓN CUMPLE SU PRIMER ANIVERSARIO SIN MOSTRAR MEJORA Y CON EL MODELO DE NEGOCIO PATAS ARRIBA



La crisis del Mar Rojo toma visos de convertirse en un fenómeno de potente simbolismo en el corazón del comercio marítimo y global. El prosaísmo de los ataques de la milicia hutí a buques de toda raigambre internacional encierra el manido proverbio chino del aleteo de la mariposa, tan ligado a fenómenos que iluminan los pormenores de un mundo globalizado. Pero también tiene algo de la metáfora del espejo, o de la bajada a los infiernos que, en el mundo clásico, revelaba una verdad: el desvío de buques, la falta de contenedores vacíos, el precio de los fletes o la congestión portuaria han volteado el sistema y generado nuevas ansiedades a cargadores e intermediarios logísticos, pero traen inesperados beneficios a otros actores del negocio, iluminando una relación algo contradictoria con la disrupción. Teñida de incertidumbre, su evolución se encamina al año de existencia sin aparentar remisión, con un balance dispar para los distintos eslabones de la cadena.

DA



El Canal dedica su revista de septiembre al Congreso FETEIA 2024 y a los proyectos de economía azul de Andalucía

## Transitarios y la logística de Aragón certifican con calidad el Congreso FETEIA 2024

El colectivo de los [transitarios](#) y la propuesta logística de Aragón certificarán con su sello de calidad el Congreso FETEIA 2024 que se celebra del 26 al 29 de septiembre en Zaragoza. Precisamente este encuentro de los profesionales del comercio exterior tendrá lugar bajo el lema: *FETEIA, Marca de Calidad*, y con el fondo de la completa oferta aragonesa como hub de la cadena de distribución de mercancías.

El [Congreso FETEIA](#) es cada dos años uno de los puntos culminantes del inicio del curso post-verano. Por este motivo, [El Canal dedica parte de su revista de septiembre](#) a los transitarios, y el panorama logístico que envuelve a la comunidad aragonesa, rica en suelo para el almacenamiento de mercancías y con una ubicación clave en la Península Ibérica.

También analizamos en este número los proyectos y realidades de Andalucía en materia de la economía azul. Unas iniciativas, igualmente con sello de calidad, que están poniendo a Andalucía a la cabeza de esta trascendental actividad.

Así, en esta revista, explicamos cómo [Aragón](#) se nutre de su situación geográfica estratégica para tejer una importante red de alianzas entre infraestructuras. Comenzando por los puertos, los de Algeciras, Valencia, Bilbao, Barcelona y Tarragona son solo un ejemplo de enclaves que se han convertido en actores clave para canalizar el músculo económico que va a parar a las numerosas plataformas logísticas que tiene la región aragonesa a lo largo y ancho de todo su territorio.

Pero la principal baza competitiva de Aragón se encuentra en su mismo territorio: el aeropuerto de Zaragoza es un referente europeo en el transporte aéreo de mercancías de todas partes del mundo, con rutas internacionales que lo ubican como uno de los más competitivos no solo de España, sino también del Sur de Europa, y una excelente conectividad con la plataforma logística más estratégica de Aragón: [la Plataforma Logística de Zaragoza \(PLAZA\)](#).

Exactamente en PLAZA, que presume de ser el recinto logístico más grande de Europa, se materializan las principales ventajas competitivas del territorio logístico aragonés, combinando suelo logístico disponible con conectividad. Uno de los nodos que en este espacio y en toda la región se ven potenciados es el ferroviario, gracias a infraestructuras como la Terminal Marítima de Zaragoza (tmZ), la Terminal Intermodal de Monzón o la Terminal Intermodal de Litera.

A la Plataforma Logística de Zaragoza le siguen otras que se reparten a lo largo de todo el territorio aragonés, como la Plataforma Logístico-Industrial de Teruel (PLATEA), la Plataforma Logístico-Industrial de Huesca (PLHUS), la Plataforma de Zuera (PLZuera) o la Plataforma Logístico-Industrial de Fraga (PLFraga). Todas ellas, y más, propician un panorama logístico sin igual del que hablaremos en esta revista.

### **Andalucía se entrega a la economía azul**

El Congreso FETEIA es una cita importante en el calendario del sector logístico y del transporte, aunque en la revista de septiembre vamos más allá y nos sumergiremos también en la [Andalucía](#) de la innovación, la sostenibilidad y la [economía azul](#). En los últimos años, la Comunidad Autónoma ha aprovechado su ecosistema para impulsar todo lo relacionado con la búsqueda de nuevos proyectos que impulsen la descarbonización sirviéndose de nuevas tecnologías.

Es una tendencia que cada vez se está instaurando de una forma más consolidada en los puertos, ya que disponen de grandes infraestructuras y el potencial económico para canalizar inversiones estratégicas. En este sentido, los puertos andaluces también han sido facilitadores de generar un ecosistema innovador encaminado al desarrollo de nuevos proyectos

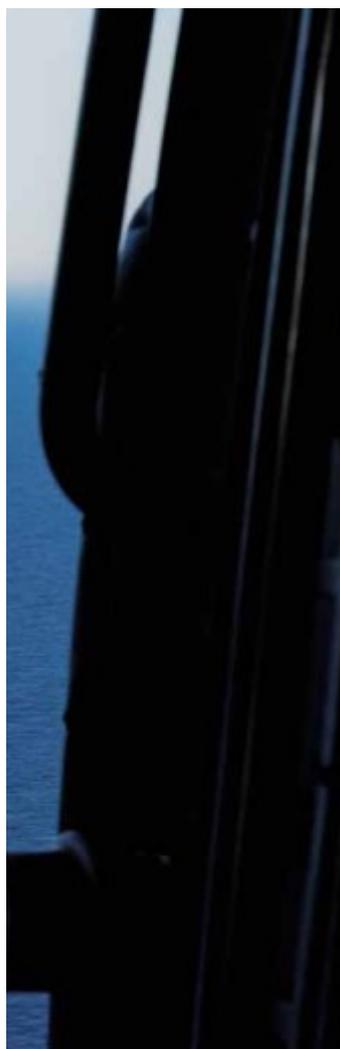
que propicien, especialmente, la reducción de las emisiones y la regeneración de sus entornos.

En esta revista, analizamos todos los proyectos de la mano de puertos. También miramos más allá de los puertos para centrarnos en iniciativas como [Incubazul](#), impulsado desde la Zona Franca de Cádiz, o la cita anual de la economía azul, [Sun&Blue Congress](#), que este año se cita en Almería para reafirmarse con nuevos verticales y más sesiones que en la pasada edición.

Así pues, nuestra revista de septiembre gira en torno a dos grandes bloques que han dado mucho de qué hablar a lo largo de las páginas de nuestra revista de septiembre, pero ambos tienen un denominador común: cómo la gestión de dos comunidades autónomas y sus recursos generan un ecosistema óptimo para desarrollar los sectores de la logística y la innovación, ambos vinculados entre sí por ser ejes de competitividad para los territorios donde se desarrollan.

# EL COMERCIO MARÍTIMO ANTE EL ESPEJO DEL MAR ROJO

LA DISRUPCIÓN CUMPLE SU PRIMER ANIVERSARIO SIN MOSTRAR MEJORA Y CON EL MODELO DE NEGOCIO PATAS ARRIBA



La crisis del Mar Rojo toma visos de convertirse en un fenómeno de potente simbolismo en el corazón del comercio marítimo y global. El prosaísmo de los ataques de la milicia hutí a buques de toda raigambre internacional encierra el manido proverbio chino del aleteo de la mariposa, tan ligado a fenómenos que iluminan los pormenores de un mundo globalizado. Pero también tiene algo de la metáfora del espejo, o de la bajada a los infiernos que, en el mundo clásico, revelaba una verdad: el desvío de buques, la falta de contenedores vacíos, el precio de los fletes o la congestión portuaria han volteado el sistema y generado nuevas ansiedades a cargadores e intermediarios logísticos, pero traen inesperados beneficios a otros actores del negocio, iluminando una relación algo contradictoria con la disrupción. Teñida de incertidumbre, su evolución se encamina al año de existencia sin aparentar remisión, con un balance dispar para los distintos eslabones de la cadena.

DA

## Paloma San Basilio y FETEIA

Hace más de 40 años que la cantante Paloma San Basilio se dirigió a los transitarios de toda España –quizás ella no lo sabía, claro está-. En un mundo cada vez más revuelto, inseguro e imprevisible, nos hizo ver que la única opción viable, empresarialmente hablando, era la colaboración

Viviendo juntos.

Juntos, un día entre dos, parece mucho más que un día.

Juntos, amor para dos, amor en buena compañía.

Si tú eres así, que suerte que ahora estés junto a mí.

Juntos, café para dos, fumando un cigarrillo a medias.

Juntos, cualquier situación de broma entre las cosas serias.

El mundo entre dos, diciendo a los problemas adiós.



Eric Toca, Presidente de FETEIA

Hace más de 40 años que la cantante Paloma San Basilio se dirigió a los [transitarios](#) de toda España –quizás ella no lo sabía, claro está– para mandarnos un mensaje directo, cariñoso y premonitorio. En un mundo cada vez más revuelto, inseguro e imprevisible, nos hizo ver que la única opción viable, empresarialmente hablando, era la colaboración.

Porque Juntos somos más fuertes, competitivos y eficientes.

En esto consiste un Congreso. Nuestro Congreso Nacional de FETEIA. Aragón es un ejemplo a seguir, sus Instituciones apostaron en su día para desarrollar una logística segura, multimodal. Los transitarios de todo el Estado queremos aprovechar nuestro Congreso para homenajear al conjunto de la sociedad aragonesa por esta apuesta que ha supuesto que, ante las dificultades y la cultura del “no a todo”, en Aragón se han hecho las cosas bien y se ha asegurado un inmejorable servicio logístico que repercute directamente en los consumidores, en la ciudadanía.

Afrontamos nuestro treceavo Congreso con ilusión. Los transitarios aragoneses y de toda España sabemos que solos tenemos un futuro muy complicado, en una Europa decadente muy preocupada por cuestiones políticas, burocráticas, que muchas veces se olvidan de la

eficiencia, la protección de nuestras empresas y de nuestro sistema de bienestar. Mario Draghi “dixit”. Competir con economías fuertemente subvencionadas como la norteamericana o la China ha roto las reglas de juego, y ha situado a Europa y sus empresas, como las transitarias, en un marco de competencia desleal que nos ha debilitado.

Precisamente los congresos sirven a un cuádruple objetivo: poner en el mapa una región o comunidad que apuesta por la logística, fortalecer nuestra ATEIA territorial, analizar y prever las tendencias del mercado que nos afectan, y muy especialmente estrechar los lazos entre las distintas empresas transitarias de nuestro país y de Europa.

No se trata solo de crear puestos de trabajo de calidad (creamos y mantenemos más de 90.000 puestos de trabajo en nuestro país). Se trata de que los bienes producidos en nuestro país se abran a los mercados nacionales e internacionales, y que los ciudadanos tengan acceso a los bienes que requieren.

Entre nosotros competimos. Los países compiten entre ellos, pero solo en el marco de una colaboración competitiva conseguiremos que nuestras empresas transitarias puedan seguir compitiendo en un mercado cada vez más complejo.

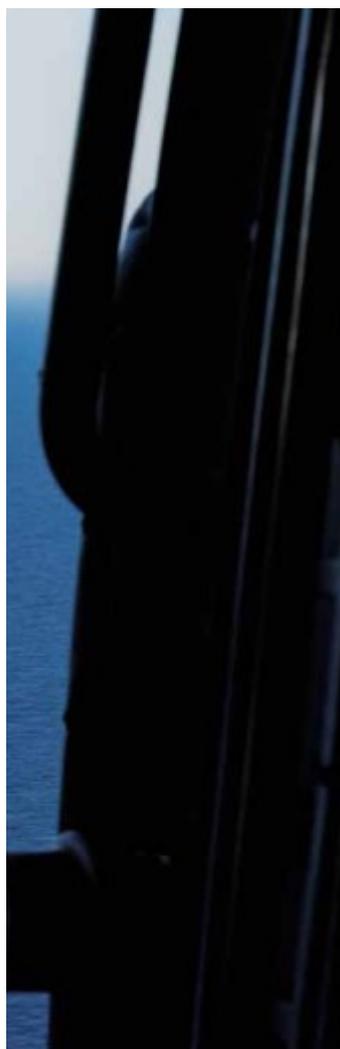
El lema de nuestro Congreso no puede ser más claro. FETEIA, Marca de Calidad. Es la federación la que vela para que las empresas asociadas cumplan las normas y requisitos para poder operar, no necesitamos que un tercero (cobrando, claro está), certifique lo que FETEIA ya está garantizando. Somos precisamente una garantía de que las empresas asociadas cumplen con los requisitos para operar en nuestro mercado, evitando la competencia desleal. Posiblemente no les diremos “a los problemas adiós”, pero sin duda juntos los afrontaremos con más garantías de éxito. Aprovechemos este treceavo Congreso de FETEIA en Aragón para reforzar nuestras capacidades, nuestro potencial y el servicio que ofrecemos a nuestros clientes. Ahora, claro, sin cigarrillos a medias, pero con mucha ambición compartida de mejorar cada día más el trabajo que realizamos en bien de la sociedad y de las personas de nuestro entorno.

Feliz y provechoso Congreso.

Y gracias a las más de cincuenta Instituciones y empresas públicas y privadas por acompañarnos.

# EL COMERCIO MARÍTIMO ANTE EL ESPEJO DEL MAR ROJO

LA DISRUPCIÓN CUMPLE SU PRIMER ANIVERSARIO SIN MOSTRAR  
MEJORA Y CON EL MODELO DE NEGOCIO PATAS ARRIBA



La crisis del Mar Rojo toma visos de convertirse en un fenómeno de potente simbolismo en el corazón del comercio marítimo y global. El prosaísmo de los ataques de la milicia hutí a buques de toda raigambre internacional encierra el manido proverbio chino del aleteo de la mariposa, tan ligado a fenómenos que iluminan los pormenores de un mundo globalizado. Pero también tiene algo de la metáfora del espejo, o de la bajada a los infiernos que, en el mundo clásico, revelaba una verdad: el desvío de buques, la falta de contenedores vacíos, el precio de los fletes o la congestión portuaria han volteado el sistema y generado nuevas ansiedades a cargadores e intermediarios logísticos, pero traen inesperados beneficios a otros actores del negocio, iluminando una relación algo contradictoria con la disrupción. Teñida de incertidumbre, su evolución se encamina al año de existencia sin aparentar remisión, con un balance dispar para los distintos eslabones de la cadena.

DA



*Ismael de Marcos Presidente de ATEIA Aragón OLT*

## **Aragón y Zaragoza merecen un Congreso de FETEIA**

El sector logístico en Aragón es un motor económico clave, con fuerte crecimiento y posición estratégica que lo convierte en un referente a nivel internacional

La fuerte apuesta de entidades públicas y privadas ha llevado a la CCAA de Aragón y a su capital, Zaragoza, a convertirse en un referente de la cadena de suministro. Es por ello por lo que desde la Asociación de [Transitarios](#) de Aragón (ATEIA Aragón OLT) entendíamos como necesario la celebración de un Congreso de FETEIA en nuestra capital autonómica.

Para nosotros es un gran honor recibir a la comunidad de transitarios, operadores logísticos y representantes aduaneros, así como a los responsables de administraciones públicas, puertos y aeropuertos entre otros.

Con la responsabilidad que conlleva ser anfitriones y como parte implicada en la organización de este Congreso, desde ATEIA Aragón nos hemos focalizado en el congresista trabajando un evento basado en la parte profesional, pero con tiempos de distensión, destacando una fuerte apuesta por la localización de cada espacio del Congreso en lugares como:

- **Mobility City o El Puente de Zaha Hadid (Pabellón Puente)** es un espacio vanguardista que alberga Mobility Museum, el primer Museo Tecnológico de la Movilidad en el siglo XXI. El principal polo de atracción de la nueva movilidad y el lugar de referencia a nivel mundial para mostrar cómo serán las ciudades del futuro y el movimiento de las personas a través de ellas.
- **Monasterio de Cogullada**, conjunto monástico del siglo XVII. Está situado apenas a 4 km de la ciudad de Zaragoza. Este monasterio tiene una rica historia y un entorno natural de gran belleza. En el auditorio de esta localización se llevarán a cabo las jornadas de trabajo tanto viernes como sábado.
- **Viñedos Rhey** es una bodega ubicada en lo más alto de una zona de más de 20 hectáreas de viñedos que se pueden admirar desde el magnífico salón acristalado en el interior de la plantación del viñedo. Su ubicación, a 10 Km del centro de la ciudad, y el entorno natural lo convierten en un lugar idílico.
- **Espacio Ebro** se encuentra dentro del parque del agua en la ciudad de Zaragoza, frente al río que le da nombre, con unas vistas inmejorables de la Torre del Agua o el Puente del Tercer Milenio y rodeado de canales, lagos y un excepcional entorno natural.
- **El Hotel Hiberus**, alojamiento de 4 estrellas superior en Zaragoza destaca por su arquitectura y decoración. Se describe en dos palabras: luminosidad y minimalismo. Sus amplios ventanales permiten que la luz sea la protagonista indiscutible del Hotel Hiberus, así como la decoración al estilo nórdico de Arne Jacobsen, de los años 50, la cual pone la nota de color en el interior de este hotel en Zaragoza ciudad, haciendo de su estancia una experiencia inolvidable.

Y, por otro lado, también sobresale la apuesta gastronómica destacando la participación del cáterin Guian el cual manteniendo como referente la cocina tradicional buscan una imagen vanguardista. Sobre la compañía de gastronomía, sobresale la elaboración in situ (conservando la calidad de los productos) y búsqueda de sorprender al comensal y la puesta en escena, siempre cuidando el detalle. Por supuesto, todo ello, maridado con nuestros vinos locales.

El eslogan del Congreso FETEIA es Marca de Calidad.

Dicho todo esto y como indicábamos al inicio son numerosas las sociedades públicas y privadas que promocionan la actividad logística en nuestro territorio, por ello, Aragón Plataforma Logística (APL) será nuestro partner principal en la organización del XIII Congreso FETEIA. APL, como ellos mismos se definen “representa la oferta global en materia logística (infraestructuras, formación, investigación y servicios), que desde Aragón se pone a disposición de todas aquellas personas, empresas e instituciones interesadas en hacer sus negocios más competitivos”.

Tal y como expone APL en su web, “Aragón, por su ubicación geoestratégica, disponibilidad de espacio, concentración de actividad económica, intermodalidad y capacidad de conectar corredores y rutas, es hoy una potencia logística reconocida internacionalmente”. Destacando más allá de esto que “Aragón es también líder en innovación y tecnología, destacando como polo de talento especializado en logística por la capacidad y compromiso de instituciones públicas y privadas de la Comunidad en impulsar el desarrollo del sector”.

Para nosotros como transitarios locales es muy importante promover actividades de promoción logística destacando en el presente año tanto el Foro ATEIA Aragón, celebrado en el mes de abril en Zaragoza, como el XIII Congreso FETEIA, asunto de desarrollo en este artículo. Con ello queremos decir que cualquier entidad que considere oportuno contactar con nosotros para participar, organizar, celebrar, promocionar cualquier acción que beneficie a la comunidad logística de nuestra región siempre tendrá a disposición nuestra asociación.

Como proyectos destacados de nuestra asociación podemos hablar de algunos ejemplos como son la participación y ayuda en la incorporación de la Marca de Calidad del puerto de Barcelona en nuestra región (primera fuera del hinterland local del puerto de Barcelona) o el liderazgo en el grupo de trabajo de la Zona Aduanera y Servicios Paraduaneros de Aragón.

Volviendo al Congreso desde la organización hemos preparado unas jornadas de trabajo de alto valor donde se abordarán temas cruciales para la cadena de suministro, aduanas y el transporte internacional. Entre los ponentes destacan Nerea Rodríguez, directora del

Departamento de Aduanas e Impuestos Especiales, y Aurelio Martínez, catedrático de Economía Aplicada de la Universidad de Valencia. La primera será la principal participante de la mesa de trabajo de la Aduana digital y, Aurelio Martínez comandará la mesa de trabajo Tendencias del mercado global, recordemos que él mismo fue presidente de la Autoridad Portuaria de Valencia (APV) durante 8 años, hasta hace apenas algo más de un año. Antes de tratar ambos asuntos, y después de la presentación institucional del Congreso el viernes 27 de septiembre, APL comandará una mesa redonda denominada Aragón, un imán para las inversiones que a buen seguro servirá para actualizar toda la capacidad logística de nuestra CCAA y proyectos futuros.



El Pabellón Puente de Zaragoza es un espacio vanguardista que alberga el Mobility Museum, el primer Museo Tecnológico de la Movilidad en el siglo XXI

El sábado 28 de septiembre, además de la mesa Tendencias del mercado global, llegará el momento de hablar sobre el eslogan del Congreso FETEIA, Marca de Calidad, donde tanto Enric Ticó, presidente de FETEIA como Marc Porta, presidente de la comisión ESG de FETEIA, expondrán los trabajos realizados por esta comisión y sus conclusiones. Y, por último, Solos ante el peligro una congregación de expertos multidisciplinar que nos hablaran de los riesgos tecnológicos, futuras amenazas y como enfrentarnos a las mismas.

Queda claro tanto la profundidad como la importancia de los temas a abordar, pero desde el comité de organización se han planificado espacio de networking y breaks que permitirán la interacción entre las empresas y espacios de distensión.

También cobra relevancia la parte del Congreso destinada a los acompañantes, con visitas a lugares más significativo de nuestra ciudad, como son El Pilar, Lonja y Catedral de La Seo (todas ellas ubicadas en la plaza de las catedrales). También se visitará las principales obras del patrimonio Mudéjar y Romano en la ciudad. Y, quizás la visita más importante, el Palacio de La Aljafería considerado como una de las cimas del arte hispanomusulmán, junto con la Alhambra de Granada y la Mezquita de Córdoba. Se trata del palacio islámico situado más al Norte de Europa, además de ser el más lujoso y mejor conservado de la época de taifas.

Por último, agradecer a todos los sponsors sin los cuales un Congreso como este no podría llevarse adelante. Destacar que actualmente ya han confirmado su participación como patrocinadores, Aragón Plataforma Logística (APL, partner principal), AENA, Consorci de la Zona Franca de Barcelona, Puertos del Estado, Port de Barcelona, Valencia Port, Port Tarragona, Assekuransa, VisualTrans, Bytemaster, Salvat Logística, Raminatrans, Kemler, Terminal Marítima de Zaragoza (TMZ), Port Castelló, Puerto de Huelva, Puerto de Algeciras, Gonzalez Gaggero, Grupo Embalex, Avanza Logistics, Puerto de Vigo, Trans Glory, Click&Cargo, FEAT, Grimaldi y BestWay.

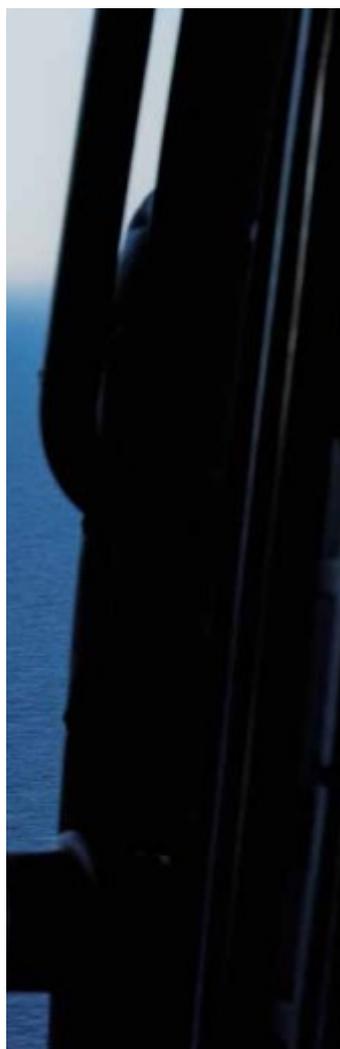
Por todo lo comentado anteriormente desde ATEIA Aragón como miembros del comité de organización animamos a todos los amigos transitarios que asistan a este Congreso. Como he expresado en líneas anteriores será un mix profesional junto con cultura local. Así mismo toda aquella empresa no transitaria, pero con intereses en la cadena de suministro que quiera patrocinar y participar en el Congreso no dude en contactar con nosotros para analizar las diferentes formas de colaboración entre entidades.

Como resumen final, hay que destacar el especial mimo en la organización del Congreso para crear el contexto adecuado donde hablar de la continua búsqueda transitaria por seguir manteniendo la excelencia logística.

Os esperamos.

# EL COMERCIO MARÍTIMO ANTE EL ESPEJO DEL MAR ROJO

LA DISRUPCIÓN CUMPLE SU PRIMER ANIVERSARIO SIN MOSTRAR MEJORA Y CON EL MODELO DE NEGOCIO PATAS ARRIBA



La crisis del Mar Rojo toma visos de convertirse en un fenómeno de potente simbolismo en el corazón del comercio marítimo y global. El prosaísmo de los ataques de la milicia hutí a buques de toda raigambre internacional encierra el manido proverbio chino del aleteo de la mariposa, tan ligado a fenómenos que iluminan los pormenores de un mundo globalizado. Pero también tiene algo de la metáfora del espejo, o de la bajada a los infiernos que, en el mundo clásico, revelaba una verdad: el desvío de buques, la falta de contenedores vacíos, el precio de los fletes o la congestión portuaria han volteado el sistema y generado nuevas ansiedades a cargadores e intermediarios logísticos, pero traen inesperados beneficios a otros actores del negocio, iluminando una relación algo contradictoria con la disrupción. Teñida de incertidumbre, su evolución se encamina al año de existencia sin aparentar remisión, con un balance dispar para los distintos eslabones de la cadena.

DA



Víctor Martín, Presidente de ATEIA Euskadi-OLT

## La figura del transitario en el tiempo

El Siglo XXI está lleno de retos y cambios para el transitario

Al contrario de lo que mucha gente piensa, la génesis de la **figura del transitario** no nace de unos sesudos y avezados hombres de negocios, sino que **los primeros transitarios son taberneros y hosteleros de Londres** que tenían que guardar y devolver los efectos personales de sus huéspedes a sus lugares de residencia habituales cuando estos embarcaban para ir a hacer negocios tanto a Europa como al continente americano.

Las **gestiones que estos primeros transitarios** realizaban eran las de organizar el transporte de dichos enseres a sus respectivos hogares. A medida que estos servicios se fueron complicando, se vieron en la necesidad de actuar y organizarse con intermediarios, no solo

para la devolución de los enseres de sus clientes, sino los géneros y productos de sus [importaciones](#) y exportaciones.

Así nace la figura del transitario. Una **empresa o persona que organiza los embarques** y el transporte para particulares o compañías y ayudan a conseguir que las mercancías lleguen desde el productor hasta el punto final de distribución empezando a realizar los primeros contratos con terceros y poder así, mover con todos los medios necesarios las mercancías desde el origen hasta el punto previamente acordado.

### **El Siglo XX en el desarrollo del transitario**

El Siglo XX fue revolucionario para el sector transitario y para el transporte internacional por varios hitos como la invención del motor de explosión y su aplicación a la navegación marítima, el asfaltado de las carreteras o la invención del avión y del contenedor.

La invención del contenedor en los años 60 da un vuelco al transporte de mercancías y ahora, por lo general, el transporte marítimo se realiza en estas “cajas” que son de 20’ y de 40’ y están estandarizadas a nivel mundial, tomándose de medida el teu (contenedor de 20’). Con este nuevo y revolucionario sistema, permite al transitario ofrecer a los clientes las opciones de contenedor completo (FCL) o de carga parcial del contenedor, grupaje (LCL).

Con la llegada del avión aparece la carga aérea que permite dar al transporte internacional la oportunidad de mejorar, de forma sustancial, los tiempos de tránsito, ofreciendo otra dimensión al concepto inmediatez en el transporte internacional.

Todos los factores anteriores, convierten al transitario en un “arquitecto de la cadena logística”, en el diseñador de la operativa logística en una compraventa internacional. Podemos decir por lo tanto que el transitario es la prolongación de los departamentos de logística, importación y exportación de sus empresas clientes.

El transitario se ha convertido en un arquitecto de la cadena logística

## **Los retos que vienen**

El sector transitario enfrenta varios retos en el Siglo XXI, derivados de cambios tecnológicos, económicos y ambientales. Son desafíos que requieren que los transitarios adapten sus operaciones y estrategias para mantenerse competitivos y sostenibles en el futuro.

1. **Digitalización y tecnología:** la integración de nuevas tecnologías, como la inteligencia artificial y blockchain, es crucial para mejorar la eficiencia y competitividad del sector. La digitalización permite una mejor gestión de la información y automatización de procesos, lo que es esencial para adaptarse a la cuarta revolución industrial.
2. **Globalización e integración vertical** de las grandes líneas navieras han creado un entorno competitivo y oligopólico. Los transitarios deben adaptarse a este escenario, reivindicando su función multimodal y evitando monopolios digitales en la cadena de suministro.
3. **Sostenibilidad:** la presión para reducir las emisiones de gases de efecto invernadero es un desafío significativo. La Comisión Europea ha propuesto medidas para hacer el transporte más eficiente y sostenible, lo que es vital para cumplir con los objetivos del Pacto Verde Europeo.
4. **E-commerce y logística:** el auge del comercio electrónico ha transformado las expectativas de entrega, requiriendo una logística más ágil y eficiente, especialmente en áreas urbanas congestionadas.
5. **Falta de profesionales:** los cambios sociales están implicando que cada vez sea más difícil encontrar profesionales que tengan la disponibilidad que el sector requiere, dado que, considerando atractiva la profesión, encuentran mejor acomodo en los departamentos logísticos de empresas industriales.

## **El transitario frente a la digitalización**

La digitalización está transformando el sector transitario de manera significativa, ofreciendo múltiples beneficios y desafíos para las empresas involucradas.

1. **Automatización y eficiencia:** la digitalización permite la automatización de procesos logísticos, lo que simplifica tareas como la gestión de tarifas y la aprobación de presupuestos. Esto reduce los errores humanos y mejora la eficiencia operativa al agilizar la planificación y el seguimiento de envíos.

2. Reducción de costos: la adopción de tecnologías digitales puede reducir los costos operativos hasta en un 12% al optimizar la eficiencia y aumentar la satisfacción del cliente.
3. Visibilidad y trazabilidad: las plataformas digitales mejoran la visibilidad y trazabilidad de las mercancías en tiempo real, facilitando la gestión de documentos y trámites aduaneros, lo que acelera el despacho de mercancías.
4. Competitividad y nuevos modelos de negocio: la digitalización impulsa la aparición de transitarios online nativos, que ofrecen servicios más ágiles y transparentes. Esto obliga a los transitarios tradicionales a adaptarse para seguir siendo competitivos.
5. Desafíos: aunque la digitalización ofrece ventajas, también presenta retos como la necesidad de inversión en tecnología y la adaptación a nuevos modelos de negocio.



*Junta Directiva de ATEIA Euskadi-OLT*

### **Integración vertical y competencia**

La integración vertical en el sector transitario está siendo impulsada principalmente por grandes líneas navieras, empresas que están consolidando su control sobre la cadena logística al adquirir operadores logísticos, transitarios, plataformas electrónicas de fletes, y otros servicios relacionados, con el objetivo de ofrecer soluciones de transporte “end to end” o de puerta a puerta.

Este fenómeno permite a las navieras gestionar todos los eslabones de la cadena logística bajo una sola entidad, lo que puede debilitar la posición de los transitarios tradicionales, especialmente aquellos de tamaño pequeño y mediano, al reducir su capacidad de competir en precio y asegurar capacidad en los buques.

La integración vertical también plantea desafíos en términos de transparencia y neutralidad, ya que los transitarios deben replantear sus relaciones con las navieras para evitar conflictos de intereses y asegurar la confianza de sus clientes.

A pesar de estas amenazas, los transitarios están buscando adaptarse mediante la especialización en nichos de mercado y la formación de alianzas estratégicas para mantener su competitividad y relevancia en el mercado.

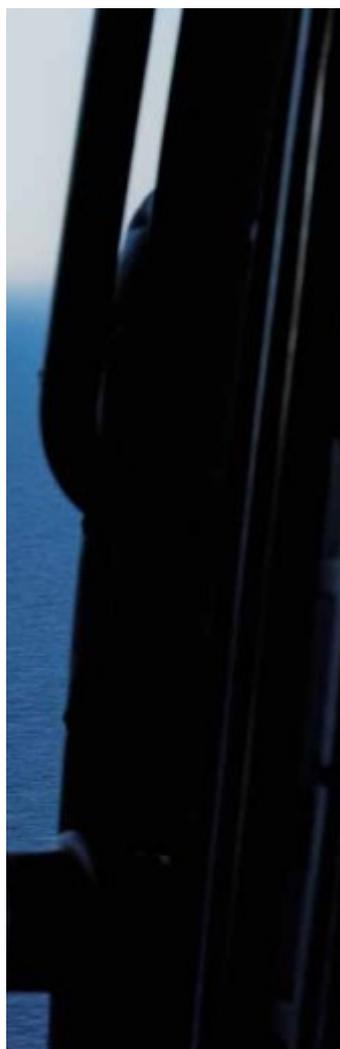
### **E-commerce y última milla**

El e-commerce ha tenido un impacto significativo en la logística del sector transitario, impulsando una transformación tecnológica y operativa. La digitalización y automatización se han convertido en elementos clave, permitiendo una gestión más eficiente y reduciendo costos operativos.

1. Transformación tecnológica: la logística para e-commerce ha requerido la adopción de tecnologías avanzadas como sistemas de gestión de almacenes (SGA), robots móviles autónomos (AMR), y soluciones de software para mejorar la eficiencia y rapidez en la gestión de pedidos.
2. Retos logísticos: el e-commerce demanda entregas rápidas y eficientes, lo que ha llevado a la logística a enfocarse en la última milla y en la logística inversa. Esto implica la necesidad de coordinar envíos en plazos cada vez más cortos y gestionar devoluciones de manera eficaz.
3. Digitalización y automatización: la implementación de plataformas ERP y la digitalización de documentos han simplificado procesos logísticos, permitiendo una mejor gestión de recursos y una reducción de errores y costos.
4. Crecimiento del sector: el comercio electrónico ha impulsado el crecimiento del sector logístico, con un aumento significativo en el volumen de negocio y la necesidad de servicios de almacenamiento y distribución.

# EL COMERCIO MARÍTIMO ANTE EL ESPEJO DEL MAR ROJO

LA DISRUPCIÓN CUMPLE SU PRIMER ANIVERSARIO SIN MOSTRAR MEJORA Y CON EL MODELO DE NEGOCIO PATAS ARRIBA



La crisis del Mar Rojo toma visos de convertirse en un fenómeno de potente simbolismo en el corazón del comercio marítimo y global. El prosaísmo de los ataques de la milicia hutí a buques de toda raigambre internacional encierra el manido proverbio chino del aleteo de la mariposa, tan ligado a fenómenos que iluminan los pormenores de un mundo globalizado. Pero también tiene algo de la metáfora del espejo, o de la bajada a los infiernos que, en el mundo clásico, revelaba una verdad: el desvío de buques, la falta de contenedores vacíos, el precio de los fletes o la congestión portuaria han volteado el sistema y generado nuevas ansiedades a cargadores e intermediarios logísticos, pero traen inesperados beneficios a otros actores del negocio, iluminando una relación algo contradictoria con la disrupción. Teñida de incertidumbre, su evolución se encamina al año de existencia sin aparentar remisión, con un balance dispar para los distintos eslabones de la cadena.

DA

## XIII CONGRESO FETEIA ZARAGOZA.



Con el tradicional almuerzo con la prensa, ha arrancado hoy en Zaragoza la XIII edición del congreso de Feteia, que se celebra hasta el sábado en la capital aragonesa. Centrado en el impulso de su marca de calidad, el encuentro se marca como objetivo de “destacar la logística y el papel del transitario como servicio esencial para la sociedad”, en palabras del presidente de Feteia-Oltra, Enric Ticó. En este sentido, Ticó ha defendido la apuesta del Gobierno de Aragón por el ámbito logístico, creando una sociedad gubernamental que la impulsa y que cree en ella. Así, Ticó ha recordado los frutos de esta estrategia, que se visualiza en la construcción de terminales ferroviarias e infraestructuras logísticas potentes. “En este objetivo, los transitarios actuamos como aliados de las administraciones”, ha remarcado.

Tras remarcar la importancia de Aragón como pieza clave de la logística a nivel estatal, Ticó ha aludido a los cambios en la Dirección General de Aduanas, uno de los caballos de batalla de los transitarios, que abogan por modernizar los procesos con el nuevo Código Aduanero de la Unión (CAU) e impulsar una ventanilla única para agilizar las operaciones, además de incrementar la transparencia en las normativas.



El anfitrión del XIII congreso de Feteia, el presidente de Ateia Aragón, Ismael de Marcos, ha precisado que la logística aporta más de un 5% al Producto Interior Bruto (PIB) de Aragón y ha instado a reforzar la colaboración público-privada. “Como no queremos morir de éxito, pedimos la colaboración de la Administración para seguir avanzando y caminando juntos.

### **Reunión del comité ejecutivo**

Durante la sesión de tarde de la jornada previa al congreso, Feteia ha celebrado la reunión de su comité ejecutivo y de su asamblea general, que ha ratificado que con toda probabilidad la celebración del próximo congreso tendrá lugar en 2026 en Tenerife, que se ha impuesto a otras candidatas como Málaga y Alicante. El presidente de Feteia, Enric Ticó, ha anunciado que en la localidad andaluza y en la valenciana se organizarán jornadas temáticas durante el año próximo para intensificar la colaboración entre las diferentes entidades territoriales de transitarios.

Para la jornada inaugural del XIII congreso de Feteia, que tendrá lugar mañana, se abordarán aspectos como la capacidad de Aragón para atraer inversiones y las posibilidades de la aduana digital.

# EL COMERCIO MARÍTIMO ANTE EL ESPEJO DEL MAR ROJO

LA DISRUPCIÓN CUMPLE SU PRIMER ANIVERSARIO SIN MOSTRAR MEJORA Y CON EL MODELO DE NEGOCIO PATAS ARRIBA



La crisis del Mar Rojo toma visos de convertirse en un fenómeno de potente simbolismo en el corazón del comercio marítimo y global. El prosaísmo de los ataques de la milicia hutí a buques de toda raigambre internacional encierra el manido proverbio chino del aleteo de la mariposa, tan ligado a fenómenos que iluminan los pormenores de un mundo globalizado. Pero también tiene algo de la metáfora del espejo, o de la bajada a los infiernos que, en el mundo clásico, revelaba una verdad: el desvío de buques, la falta de contenedores vacíos, el precio de los fletes o la congestión portuaria han volteado el sistema y generado nuevas ansiedades a cargadores e intermediarios logísticos, pero traen inesperados beneficios a otros actores del negocio, iluminando una relación algo contradictoria con la disrupción. Teñida de incertidumbre, su evolución se encamina al año de existencia sin aparentar remisión, con un balance dispar para los distintos eslabones de la cadena.

DA

## **XIII CONGRESO FETEIA ZARAGOZA.**

### **QUEREMOS QUE FETEIA SEA RECONOCIDA COMO UN DISTINTIVO DE CALIDAD DENTRO DEL SECTOR LOGÍSTICO**

**Blanca Guitart, directora de FETEIA y directora del XIII Congreso de FETEIA en Zaragoza**



**El Congreso de Zaragoza lleva como lema "FETEIA. Marca de Calidad". ¿A qué responde y cómo surge la iniciativa que presenta la Federación en la ciudad aragonesa?**

Se trata de una iniciativa promovida por la Comisión ESG (Environmental Social & Governance) de FETEIA y que vamos a impulsar en el marco del Congreso que celebraremos este mes de septiembre en Zaragoza. El objetivo es promover no solo el estricto cumplimiento de la normativa, sino ser palanca de cambio y progreso, tanto en asuntos medioambientales como de gobierno corporativo y sociales. Con ello pretendemos aportar valor al colectivo de nuestros socios promoviendo que la marca FETEIA sea reconocida como un distintivo de calidad dentro del sector logístico. Esto acreditará que las empresas asociadas a FETEIA tendrán todas las herramientas para ser referentes en aspectos como la eficiencia, la calidad y los estándares en la prestación de servicios.

## **Cuáles son los principales temas a tratar, en su opinión, en este encuentro?**

Como sabes, los Congresos de FETEIA reúnen a transitarios, operadores logísticos y representantes aduaneros de todo el Estado. También se interesan en asistir responsables de puertos, aeropuertos, navieras, líneas aéreas, Administraciones Públicas, empresas de nuestro sector y otras entidades relacionadas con la logística internacional y el comercio exterior. El objetivo de nuestros congresos está enfocado fundamentalmente a la puesta en común de la información estratégica para las empresas pertenecientes a la Federación. También es un foro muy adecuado para tomar el pulso del sector, conocer las tendencias actuales y futuras, así como facilitar el contacto entre profesionales para compartir experiencias y generar oportunidades de negocio.

Destaco la primera mesa de la jornada del viernes 27, “Aragón, un imán para las Inversiones”, en la que aprovechando la circunstancia de la presencia de un buen número de operadores logísticos españoles en Zaragoza se dará a conocer, de primera mano, las oportunidades que ofrece Aragón en el campo de la logística, el transporte, la multimodalidad y la descarbonización.

Como no podía ser de otra manera en la actualidad, contaremos con una interesante ponencia centrada en la Aduana Digital, en la que se expondrán las claves de la transformación tecnológica en curso y los próximos cambios que se avecinan con la implementación del nuevo CAU. Nos acompañará la directora del Departamento de Aduanas e Impuestos Especiales, quien nos proporcionará información de primera mano sobre los proyectos en los que están trabajando. Además, expertos en tecnología (IT) ofrecerán su perspectiva, lo que permitirá a las empresas salir de este Congreso con una visión clara sobre las tendencias, así como los trabajos e inversiones necesarios para mantener su competitividad en el futuro.

El sábado por la mañana, y siguiendo la tradición de otros congresos, contaremos con una sesión sobre macroeconomía a cargo del catedrático en economía, Aurelio Martínez. Profesional de larga trayectoria, con una capacidad de análisis muy certera del sector logístico. En anteriores ocasiones ya intervino y nos brindó excelentes consejos. Estamos seguros que en esta ocasión su intervención será muy bien acogida por todos nosotros.

Finalmente, expertos en Ciberseguridad nos darán las claves para combatir las mayores amenazas que enfrentan las empresas de nuestro sector como son los riesgos de ataques informáticos, dado que somos uno de los sectores más vulnerables. La gestión de datos cobra una relevancia especial en nuestra industria, y desde FETEIA estamos trabajando activamente para garantizar que nuestras empresas estén debidamente protegidas.

## **¿Cómo responde el colectivo de transitarios y operadores logísticos a estas convocatorias? ¿Cuántos participantes prevén en este XIII Congreso?**

Dado que nuestros congresos son de carácter bianual, el reencuentro entre colegas del sector genera siempre un ambiente de entusiasmo y altas expectativas. La oportunidad de volver a compartir experiencias cara a cara, después de un período de tiempo considerable, es uno de los aspectos más valorados por los asistentes. Este año no será la excepción, y contamos con una nutrida representación de transitarios, operadores logísticos, así como la presencia de diversas autoridades relevantes del sector

La asistencia prevista supera las 200 personas, lo que refuerza el carácter de este evento como un punto de encuentro clave para el intercambio de ideas, la actualización de conocimientos y el fortalecimiento de las relaciones dentro del sector. Sin duda, esta participación tan numerosa y diversa es un claro reflejo del interés que despiertan los temas a tratar y de la importancia de este congreso en el calendario de la industria logística.

## **¿Qué valoración hacen desde FETEIA de la posición de las empresas transitarias en este mercado tan cambiante? ¿Cómo son sus relaciones con otras organizaciones internacionales similares?**

Creo que la posición es bastante buena. Como indicas, nos encontramos en un mercado cambiante, con muchas oportunidades y también amenazas. Sin embargo, desde FETEIA siempre buscamos la colaboración con otras organizaciones para promover sinergias. Creo que, con el paso de los años, sigue quedando claro que el transitario es un socio fiable y estratégico, que permite a las empresas que su cadena de suministro se mantenga en funcionamiento. Por ello, si bien no somos inmunes a los cambios macroeconómicos, tenemos una sólida posición.

En cuanto a nuestras relaciones, considero que son excelentes. Formamos parte de la organización europea, CLECAT y de la mundial, FIATA. También de la Fundación CETMO y de la Asociación Española de Promoción del Transporte Marítimo de Corta Distancia, entre otras. A través de estos foros, mantenemos contactos con otras muchas organizaciones, de actores importantes de la cadena logística, como IATA.

---

**¿Cuáles son las principales inquietudes de la Federación y en qué temas están centrando ahora sus esfuerzos en los grupos de trabajo?**

Nuestra principal inquietud es aportar un servicio de calidad a nuestras empresas. Para ello, tenemos grupos de trabajo en todas las cuestiones relevantes de nuestra actividad (aduanas, transporte marítimo, terrestre y aéreo, ESG y nuevas tecnologías, así como una comisión de jóvenes transitarios). En cuanto a los temas claves, destacaría el nuevo CAU y todo el conjunto de normas del Pacto Verde Europeo, que están teniendo y tendrán un enorme impacto en nuestra actividad.

Para concluir, deseo que este XIII Congreso sea enriquecedor y productivo para todos los asistentes. No quiero dejar pasar la ocasión para expresar nuestro más sincero agradecimiento a las instituciones y empresas públicas y privadas, por su valioso apoyo y por estar presentes en este importante evento. Su compromiso y participación son fundamentales para el éxito de este encuentro. ¡Gracias por acompañarnos y ser parte de este gran logro!

**¡¡FELIZ CONGRESO!!**

# EL COMERCIO MARÍTIMO ANTE EL ESPEJO DEL MAR ROJO

LA DISRUPCIÓN CUMPLE SU PRIMER ANIVERSARIO SIN MOSTRAR MEJORA Y CON EL MODELO DE NEGOCIO PATAS ARRIBA



La crisis del Mar Rojo toma visos de convertirse en un fenómeno de potente simbolismo en el corazón del comercio marítimo y global. El prosaísmo de los ataques de la milicia hutí a buques de toda raigambre internacional encierra el manido proverbio chino del aleteo de la mariposa, tan ligado a fenómenos que iluminan los pormenores de un mundo globalizado. Pero también tiene algo de la metáfora del espejo, o de la bajada a los infiernos que, en el mundo clásico, revelaba una verdad: el desvío de buques, la falta de contenedores vacíos, el precio de los fletes o la congestión portuaria han volteado el sistema y generado nuevas ansiedades a cargadores e intermediarios logísticos, pero traen inesperados beneficios a otros actores del negocio, iluminando una relación algo contradictoria con la disrupción. Teñida de incertidumbre, su evolución se encamina al año de existencia sin aparentar remisión, con un balance dispar para los distintos eslabones de la cadena.

DA

## **XIII CONGRESO FETIA ZARAGOZA.**

### **ENRIC TICÓ: “LA IMPORTANCIA DE LA FIGURA DEL TRANSITARIO EN LA CADENA DE SUMINISTRO RESULTA INMUTABLE”**

El 26 de septiembre dará comienzo nuestro Congreso en Aragón. Este evento cumple una misión fundamental que consiste en preparar a nuestras empresas para el futuro. Es por ello que las ponencias están enfocadas a ese futuro en asuntos claves para nuestra actividad como son las cuestiones aduaneras, perspectivas económicas, sostenibilidad o ciberseguridad.



Lógicamente, para realizar un buen análisis es esencial tener clara la foto actual sobre la situación del sector y de la propia Federación, viendo qué ha pasado desde nuestro anterior congreso.

A nivel global, las cifras de comercio exterior muestran una cierta ralentización durante los últimos meses y los mensajes que recibimos no son especialmente positivos, si bien, por ahora, el sector está mostrando resiliencia. En el Congreso, el experto Aurelio Martínez nos dará mayor claridad sobre qué esperar.

Dejando aparte este aspecto clave, es evidente es que nos encontramos en una situación de cambio a nivel operativo y legislativo sin precedentes: por una parte, la situación geopolítica (guerra de Ucrania y situación en Oriente medio) ha obligado a nuestras empresas a trabajar a contrarreloj para rediseñar las cadenas de suministro, muy afectadas por la situación del canal de Suez y seguir prestando un servicio adecuado a los clientes, que, a veces, están teniendo que modificar su operativa.

También se está generando cierta saturación en nuestros principales puertos, lo cual supone una importante amenaza que puede verse agravada por la falta de conductores para el transporte por carretera.

A esto se suma la vorágine normativa en la que estamos inmersos (un nuevo CAU, el ETS que, como ya hemos dicho, tiene un importante impacto en nuestro sector portuario, el CBAM, normativa EUDR sobre lucha contra la deforestación, normas sobre reporte y lucha contra los efectos adversos a nivel medioambiental de nuestra actividad, nueva ley de Puertos, la evaluación del paquete de movilidad...).

En definitiva, estamos en un momento de profunda transformación de la actividad de comercio exterior, que cada vez se volverá más exigente para nuestros clientes y, en consecuencia, para nosotros. Y por si fuera poco, todavía tenemos retos pendientes, como la mejora en la regulación del transporte marítimo.

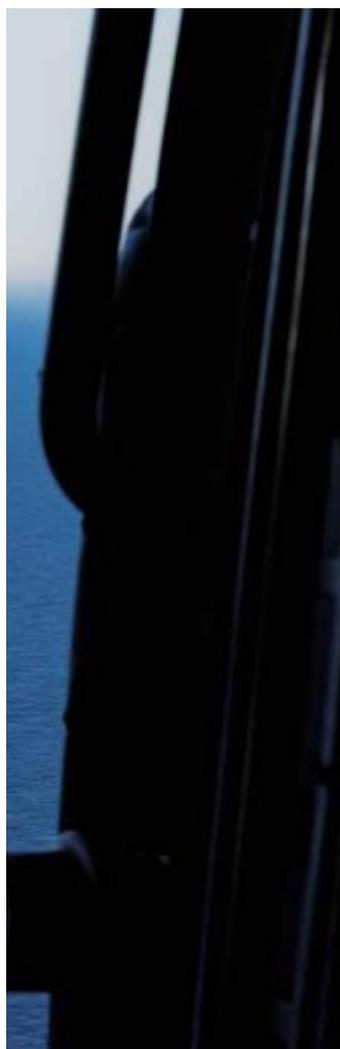
Lo que resulta inmutable a lo largo de los años es la importancia del transitario como figura clave que organiza las cadenas de suministro globales y asesora a los clientes para poder realizar su actividad.

Esto también está provocando una multiplicación de las iniciativas puestas en marcha por nuestra organización, como el informe sobre la situación actual de los Puestos de Control Fronterizo, que ha culminado en que el Ministerio de Política Territorial y Memoria Democrática haya tomado por fin la iniciativa y se estén tomando medidas muy positivas.

En definitiva, creo que nuestro lema define a la perfección la situación del transitario y de FETEIA, como marca de calidad para que un sector clave de nuestra economía siga fluyendo.

# EL COMERCIO MARÍTIMO ANTE EL ESPEJO DEL MAR ROJO

LA DISRUPCIÓN CUMPLE SU PRIMER ANIVERSARIO SIN MOSTRAR MEJORA Y CON EL MODELO DE NEGOCIO PATAS ARRIBA



La crisis del Mar Rojo toma visos de convertirse en un fenómeno de potente simbolismo en el corazón del comercio marítimo y global. El prosaísmo de los ataques de la milicia hutí a buques de toda raigambre internacional encierra el manido proverbio chino del aleteo de la mariposa, tan ligado a fenómenos que iluminan los pormenores de un mundo globalizado. Pero también tiene algo de la metáfora del espejo, o de la bajada a los infiernos que, en el mundo clásico, revelaba una verdad: el desvío de buques, la falta de contenedores vacíos, el precio de los fletes o la congestión portuaria han volteado el sistema y generado nuevas ansiedades a cargadores e intermediarios logísticos, pero traen inesperados beneficios a otros actores del negocio, iluminando una relación algo contradictoria con la disrupción. Teñida de incertidumbre, su evolución se encamina al año de existencia sin aparentar remisión, con un balance dispar para los distintos eslabones de la cadena.

DA

## **XIII CONGRESO FETEIA ZARAGOZA.**

### **Ismael de Marcos: “Los transitarios tenderán a un modelo más digitalizado, automatizado y sostenible, con una mayor diversificación y especialización de servicios”**

Ismael de Marcos, presidente de ATEIA-OLTRA Aragón



**¿Qué significa para el colectivo de transitarios y operadores logísticos de Aragón a la celebración de este encuentro en Zaragoza?**

Es una gran noticia. Normalmente este tipo de encuentros se celebran o en ciudades portuarias o en la capital. Poder celebrar este evento en nuestra ciudad habla de la importancia del sector logístico en nuestra comunidad.

**¿Qué expectativas tiene sobre el Congreso?**

Como anfitriones tenemos los nervios de poder ofrecer a cada congresista aquello que busca. Por ello, hemos realizado un mix entre cultura, gastronomía, búsqueda de espacios singulares con jornadas de trabajo intensas, pero con espacio para la relajación.

**Una parte del programa se centrará en difundir el potencial logístico de la región, ¿Cuál es en su opinión ese potencial y qué papel puede jugar Aragón en el futuro más inmediato de la logística y el transporte internacional?**

El mayor potencial que tiene Aragón es su comunidad logística, todos los partícipes en el mismo desde instituciones públicas hasta privadas estamos trabajando en seguir mejorando lo que ya llamamos “industria logística”, recordemos que ya aporta oficialmente más del 5,5% de la región.

**¿Cuáles son las principales inquietudes y problemáticas a las que se enfrenta el transitarios aragonés en la actualidad?**

No difieren mucho de las nacionales, en España nos preocupa mucho las deficiencias en los Puestos de Control Fronterizo y mejorar los servicios de controles previos a la aduana. A nivel mundial, la principal preocupación que tenemos es la crisis del Mar Rojo. Recordemos que los

ataques a cargueros han obligado a las navieras a desviar sus rutas, aumentando significativamente los costes operativos desembocando mayores tiempos de tránsito, congestiones en puertos clave, cuellos de botella, desequilibrio en el posicionado de contenedores y la incertidumbre en los fletes que provoca una media superior en los precios de los años anteriores al COVID. Recordemos que el tránsito medio ha aumentado entre 10-20 días y los servicios aéreos vuelven a sufrir una alta demanda para cubrir las faltas de stocks.

**¿Cómo definiría la situación actual del sector logístico y cómo cree que se ha adaptado a los notables cambios económicos y geopolíticos que se han ido sucediendo?**

Incertidumbre. Últimamente en cada foro que hablamos de la cadena de suministro global pronunciamos esta palabra.

La situación actual del sector logístico es bastante dinámica y desafiante. Los cambios económicos y geopolíticos recientes han tenido un impacto significativo en la cadena de suministro global. Recordemos que múltiples ingredientes que se han añadido en apenas 3-4 años, empezando por el paro completo de la cadena logista y terminando por las tensiones políticas guerras en Europa y Oriente próximo junto con riesgos climáticos, destacando el Canal de Panamá.

Nuestra forma de adaptarnos es ofrecer al sector logístico nuestra notable capacidad de rápida adaptación frente a los cambios económicos y geopolíticos. Algunas claves han sido la adopción de nuevas tecnologías, la diversificación y un enfoque en la sostenibilidad y la eficiencia operativa. Con ello ayudamos a reducir al máximo los riesgos en la cadena de suministro, cumplimiento en tiempos y recomendando a los clientes la mejor forma de actuar en cada operación.

**En este contexto, ¿Cómo prevé que será la evolución de la profesión en los próximos años?**

Teniendo en cuenta el mundo globalizado nuestro sector seguirá siendo clave. Los transitarios tenderán a desarrollar un modelo más digitalizado, automatizado y sostenible, con una mayor diversificación y especialización de servicios. Respecto al modelo empresarial, como el resto de los sectores, es muy posible que tienda a la consolidación empresarial, donde las multinacionales tienden a ser cada vez más grandes y las compras de pequeñas y medianas empresa incluyendo las familiares son mas habituales

# EL COMERCIO MARÍTIMO ANTE EL ESPEJO DEL MAR ROJO

LA DISRUPCIÓN CUMPLE SU PRIMER ANIVERSARIO SIN MOSTRAR  
MEJORA Y CON EL MODELO DE NEGOCIO PATAS ARRIBA



La crisis del Mar Rojo toma visos de convertirse en un fenómeno de potente simbolismo en el corazón del comercio marítimo y global. El prosaísmo de los ataques de la milicia hutí a buques de toda raigambre internacional encierra el manido proverbio chino del aleteo de la mariposa, tan ligado a fenómenos que iluminan los pormenores de un mundo globalizado. Pero también tiene algo de la metáfora del espejo, o de la bajada a los infiernos que, en el mundo clásico, revelaba una verdad: el desvío de buques, la falta de contenedores vacíos, el precio de los fletes o la congestión portuaria han volteado el sistema y generado nuevas ansiedades a cargadores e intermediarios logísticos, pero traen inesperados beneficios a otros actores del negocio, iluminando una relación algo contradictoria con la disrupción. Teñida de incertidumbre, su evolución se encamina al año de existencia sin aparentar remisión, con un balance dispar para los distintos eslabones de la cadena.

DA

## **XIII CONGRESO FETEIA ZARAGOZA.**

### **Representante Aduanero: Fundación Valenciaport a la cabeza de las iniciativas de formación para preparar a los profesionales del sector**

En 2015, la Fundación Valenciaport, en colaboración con ATEIA OLTRA, diseñó el curso de Representante Aduanero y solicitó su reconocimiento y homologación ante la Agencia Tributaria. Este reconocimiento llegó mediante la resolución del 21 de julio de 2016, eximiendo a los alumnos formados en el curso teórico de la Fundación y ATEIA OLTRA Valencia de la prueba teórica que estipula el examen de capacitación.



Un año más tarde, lanzamos el primer curso práctico de Representante Aduanero, con el objetivo de preparar a nuestros alumnos para la prueba práctica. Este curso incluye tutorías, simulacros de examen, visitas al PIF (Puesto de Control Fronterizo) del puerto de Valencia, y una visita en barco por la dársena interior, donde los participantes pueden observar la fisonomía portuaria y las terminales. Nos parece esencial que los alumnos, puedan conocer de primera mano el entorno real del puerto.

Desde entonces, 374 alumnos han pasado por nuestras aulas, con una participación equilibrada entre hombres (206, 55.08%) y mujeres (168, 44.92%), provenientes de 114 empresas de sectores como logística, transporte, operaciones aduaneras, derecho y manufactura.

Estamos convencidos de que los más de 30 años de experiencia de la Fundación Valenciaport han sido clava en el éxito conseguido, pero sin duda el valor diferencial de esta formación ha sido y sigue siendo:

- Un claustro de excelencia: Contamos con un equipo de 23 profesores comprometidos, todos ellos pertenecientes a la Administración de Hacienda y Aduanas. Más allá de impartir clases, nuestro objetivo es desafiar a los alumnos a pensar críticamente y enfrentar situaciones

reales que experimentarán en su día a día. Nuestros profesores, con más de tres décadas de experiencia, aportan una gran capacidad docente y profesionalidad.

• El apoyo institucional: Este programa ha sido posible gracias al respaldo de dos de las asociaciones más representativas del sector: ATEIA OLTRA Valencia, liderada por Luis Rosa, y el Colegio Oficial de Agentes de Aduanas de Valencia, presidido por Emilio Guardiola. Ambas organizaciones trabajan estrechamente con nosotros para continuar mejorando la formación.



Un liderazgo inspirador: El coordinador del curso, José Muñoz Barón, Jefe del Servicio de Origen de la Dependencia Regional de Aduanas e IIEE de Valencia, ha sido clave en el éxito del programa durante todos estos años. Pepe, es un referente en el sector, con la habilidad de unir al equipo, proponer mejoras y poner al alumno en el centro de la formación, siempre buscando soluciones y mejoras continuas.

La formación especializada es uno de los pilares de la Fundación Valenciaport. Cada año, diseñamos nuevos programas para el desarrollo profesional en áreas como comercio internacional, aduanas, logística, transporte, puertos y gestión empresarial. Nuestro objetivo es simple: mejorar las competencias de los profesionales del sector para que puedan enfrentar con éxito los desafíos de un entorno en constante cambio.

En conclusión, el éxito de los programas de formación de la Fundación Valenciaport no solo se debe a su diseño técnico y académico, sino también a la pasión y compromiso de los profesionales involucrados. Con el apoyo de asociaciones clave y la dedicación de nuestros docentes, continuaremos trabajando para que nuestros alumnos sigan siendo líderes en el sector aduanero, logístico y portuario.



# EL COMERCIO MARÍTIMO ANTE EL ESPEJO DEL MAR ROJO

LA DISRUPCIÓN CUMPLE SU PRIMER ANIVERSARIO SIN MOSTRAR  
MEJORA Y CON EL MODELO DE NEGOCIO PATAS ARRIBA



La crisis del Mar Rojo toma visos de convertirse en un fenómeno de potente simbolismo en el corazón del comercio marítimo y global. El prosaísmo de los ataques de la milicia hutí a buques de toda raigambre internacional encierra el manido proverbio chino del aleteo de la mariposa, tan ligado a fenómenos que iluminan los pormenores de un mundo globalizado. Pero también tiene algo de la metáfora del espejo, o de la bajada a los infiernos que, en el mundo clásico, revelaba una verdad: el desvío de buques, la falta de contenedores vacíos, el precio de los fletes o la congestión portuaria han volteado el sistema y generado nuevas ansiedades a cargadores e intermediarios logísticos, pero traen inesperados beneficios a otros actores del negocio, iluminando una relación algo contradictoria con la disrupción. Teñida de incertidumbre, su evolución se encamina al año de existencia sin aparentar remisión, con un balance dispar para los distintos eslabones de la cadena.

DA

## **XIII CONGRESO FETEIA ZARAGOZA.**

**LOGÍSTICA**

LOGÍSTICA · El XIII Congreso de FETEIA, celebrado del 26 al 28 de septiembre en Zaragoza bajo el lema "FETEIA, Marca de Calidad", simbolizó su unidad

### **El colectivo transitario apela a la unión para seguir siendo referente de calidad de servicio**



De derecha a izquierda, Enric Ticó, presidente de FETEIA; Ismael de Marcos, presidente de ATEIA Aragón; Blanca Guitart, directora de FETEIA; y Ana Farré, directora del Campus de Fundación Ibercaja. Foto J.P.

**El XIII Congreso de FETEIA celebrado en Zaragoza ha probado ser un nuevo punto de inflexión para el sector transitario, logístico y aduanera, reforzando el papel del colectivo para mantener a España como un hub logístico de referencia internacional.**

Zaragoza. Zaragoza se convirtió en la capital española del sector transitario, logístico y aduanero del 26 al 28 de septiembre con celebración del XIII Congreso de la Federación Española de Transitarios (FETEIA-OLTRA), un congreso que, como subrayó su presidente, Enric Ticó, durante la apertura, "se le debía a Zaragoza y Aragón", recordando el "trabajo bien hecho" realizado por esta comunidad autónoma.

Ticó puso en valor la “excelente” labor de los transitarios, y en especial de los miembros del comité ejecutivo de FETEIA a través de sus diversas comisiones, y enmarcó el XIII Congreso en un momento de “grandes y muy significativos cambios”, que fueron analizados en Zaragoza. “Antes todo era mucho más fácil y programable; ahora todo es más imprevisible”, dijo Ticó, quien animó a los transitarios españoles tenemos a trabajar juntos y cooperando, porque es imposible resolver todas las complejidades en este momento de tan grandes y significativos cambios cada uno por su lado”.

FETEIA mostró su compromiso para “continuar promoviendo los más altos estándares de calidad en parte de nuestras empresas asociadas”

### **Contribución en Aragón**

Por parte del Gobierno de Aragón, Raquel Campos, directora general de Planificación Estratégica y Logística, destacó la función y la contribución del colectivo transitario a la sociedad y a la economía aragonesa, al que recordó, aludiendo al lema del XIII Congreso de FETEIA, que “os encontráis en la Marca de Calidad de Aragón, donde nos acompañan inversiones milmillonarias”.

En este sentido, Campos recordó alguno de los planes en marcha, como el anunciado por Amazon, que invertirá 15.700 millones de euros en dos años con un impacto económico de 12.900 millones de euros, anticipando que “vendrán más inversiones milmillonarias a Aragón”.

*Se analizó la importancia de la ciberseguridad en un entorno cada vez más digitalizado y cómo las empresas pueden protegerse ante posibles ataques*

### **Congreso y espacio de encuentro**

Durante el evento se abordaron cuestiones de máxima actualidad y relevancia para el sector, incluyendo los avances digitales del Código Aduanero de la Unión (CAU) y su impacto en la operativa aduanera, así como la propuesta de reforma de la Unión Aduanera Europea, en la que la digitalización jugará un papel central. En este orden de cosas, el XIII Congreso de FETEIA no sólo se centró en el análisis de los temas de mayor interés para el sector, sino que también ofreció numerosas oportunidades para el networking entre profesionales y empresas.

### **Temáticas clave del Congreso**

El programa del congreso, que se prolongó durante toda la jornada del jueves, abarcó una amplia gama de temáticas críticas para el presente y futuro del comercio internacional, entre los que se encuentran los desarrollos tecnológicos y su implementación en los distintos procedimientos aduaneros, con especial atención a la digitalización en el marco del CAU; las

tendencias emergentes en el comercio internacional y los retos que plantean crisis recientes, como los bloqueos y desvíos en los canales de Suez y Panamá, que han sacudido las cadenas logísticas globales, o la volatilidad de los fletes y sus efectos en la competitividad de las empresas.

## Ciberseguridad

Asimismo, se analizó la creciente importancia de la ciberseguridad en un entorno cada vez más digitalizado y cómo las empresas pueden protegerse ante posibles ataques, dedicando también una mesa específica a Aragón, donde se revisó la capacidad logística de la comunidad autónoma y se presentaron los proyectos estratégicos de futuro para la región.

### Santa Cruz de Tenerife, sede del XIV Congreso FETEIA en 2026

Durante la clausura del Congreso FETEIA 2024 se anunció que la XIV edición tendrá lugar en Santa Cruz de Tenerife en el año 2026, dado el carácter bianual del congreso de referencia para el sector transitario.

## En destacado



**Enric Ticó**  
Presidente FETEIA

“Los transitarios españoles tenemos que trabajar juntos, trabajar cooperando, porque es imposible resolver todas las complejidades en este momento de grandes y tan significativos cambios cada uno por su cuenta”



**Nerea Rodríguez**  
Directora del Departamento de Aduanas e IIEE

“La cita previa es una estrategia de la Agencia Tributaria que tiene como objetivo ser más eficiente y organizar el trabajo, permitiéndonos tener un mejor seguimiento interno en busca de esa mayor eficiencia”



**Raquel Campos**  
Directora General Planificación Estratégica y Logística Gobierno de Aragón

“Os encontráis en la Marca de Calidad Aragón, donde nos acompañan inversiones milmillonarias como las que ha anunciado Amazon por valor de 15.700 millones de euros en dos años”



Como puesta al día de los asuntos que más interesan al sector, el XIII Congreso de FETEIA resumió sus conclusiones subrayando que el sector logístico y de comercio exterior es una de las principales fuentes de riqueza y generador empleos de calidad, por lo que “resulta necesario que las Administraciones apuesten por atraer y facilitar inversiones que ayuden a fortalecer y a hacer crecer al sector”. FETEIA manifestó su compromiso de defensa de las empresas del colectivo, “con talante colaborativo y constructivo, siendo protagonista en los múltiples foros, nacionales e internacionales de los que forma parte”, y puso como ejemplo de trabajo “bien hecho” la Comisión Interministerial, promovida por FETEIA para la mejora de los procesos fronterizos.

Por otra parte, se animó a las empresas del sector a “ser motor de cambio para que la sociedad adopte los nuevos estándares en materia de descarbonización e igualdad”. “Las organizaciones patronales jugamos un papel clave para que las empresas afronten con éxito este reto, promoviendo las medidas de mejora”, señaló FETEIA, anunciando el refuerzo del impulso a acciones solidarias, “poniendo todas las capacidades de nuestras empresas al servicio de la sociedad y de los colectivos desfavorecidos”.

Asimismo, FETEIA avanzó que continuará promoviendo “los más altos estándares de calidad en parte de nuestras empresas asociadas, tanto en lo referido a la prestación de servicios como en lo referido a los aspectos corporativos y ESG, promoviendo un comportamiento responsable desde el punto de vista ambiental, social y de gobernanza”.

Finalmente, recordó que el éxito del congreso se debe, en gran medida, al respaldo de más de cuarenta empresas e instituciones, entre las que figuran expresamente Aragón Plataforma Logística, Consorci Zona Franca de Barcelona, AENA, Port de Barcelona, Assekuransa, Puertos del Estado, Valenciaport, Port de Tarragona, Algeciras Port, Bilbao Port, Port Castelló, Puerto de Huelva, Puerto de Vigo Kemler, TMZ, Grupo Raminatrans, Salvat Logistica, Gonzalez Gaggero, Bestway, Transglory, AGSA, Partida Logistics, Bytemaster, Visualtrans, Embalex, Grupo Suardiaz, Avanza, Grimaldi, FEAT, etc..

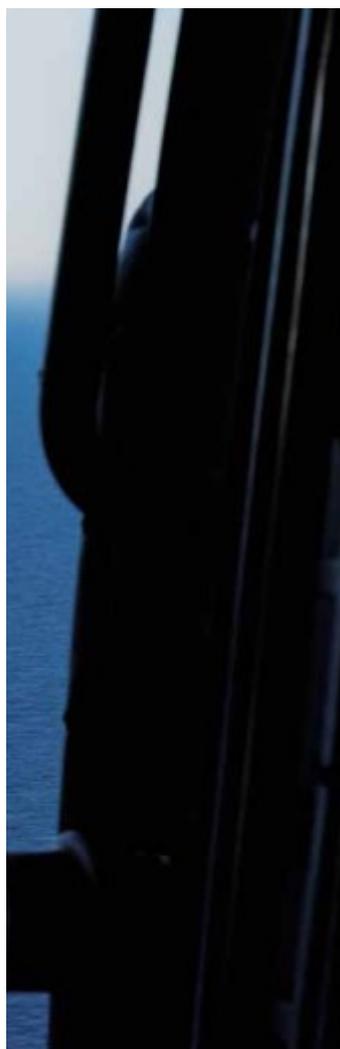


### Diario del Puerto, referente informativo del XIII Congreso FETEIA

Diario del Puerto ha vuelto a poner de manifiesto con motivo del XIII Congreso FETEIA su papel insustituible como referente informativo en el sector logístico. Durante el evento, Diario del Puerto distribuyó entre todos los participantes su reciente libro "Transitarios", que aborda desde una visión muy amplia los retos del sector transitario en la economía global. De igual forma, durante la jornada del viernes también se distribuyó en el Congreso la edición diaria de Diario del Puerto con toda la actualidad de la inauguración del Congreso

# EL COMERCIO MARÍTIMO ANTE EL ESPEJO DEL MAR ROJO

LA DISRUPCIÓN CUMPLE SU PRIMER ANIVERSARIO SIN MOSTRAR MEJORA Y CON EL MODELO DE NEGOCIO PATAS ARRIBA



La crisis del Mar Rojo toma visos de convertirse en un fenómeno de potente simbolismo en el corazón del comercio marítimo y global. El prosaísmo de los ataques de la milicia hutí a buques de toda raigambre internacional encierra el manido proverbio chino del aleteo de la mariposa, tan ligado a fenómenos que iluminan los pormenores de un mundo globalizado. Pero también tiene algo de la metáfora del espejo, o de la bajada a los infiernos que, en el mundo clásico, revelaba una verdad: el desvío de buques, la falta de contenedores vacíos, el precio de los fletes o la congestión portuaria han volteado el sistema y generado nuevas ansiedades a cargadores e intermediarios logísticos, pero traen inesperados beneficios a otros actores del negocio, iluminando una relación algo contradictoria con la disrupción. Teñida de incertidumbre, su evolución se encamina al año de existencia sin aparentar remisión, con un balance dispar para los distintos eslabones de la cadena.

DA



Andreu Camps, director de operaciones de Bytemaster, María González, subdirectora general de Gestión Aduanera, Nerea Rodríguez, directora del Departamento de Aduanas e IIEE, Martín Fernández, secretario técnico de FETEIA y Juan Uhía, presidente de la comisión de aduanas de FETEIA

## La Aduana genera inquietudes y desafíos en Europa

Durante una mesa redonda sobre la aduana digital, moderada por Juan Uhía, presidente de la comisión de [aduanas](#) de FETEIA, se abordaron las crecientes preocupaciones respecto a la integración de los sistemas aduaneros digitales en Europa, con un futuro inminente y dudas por que se alcance la integración en otros países europeos, como por ejemplo Francia que ya ha comunicado que no llegará a tiempo en esta integración aduanera.

La directora del Departamento de Aduanas e IIEE, Nerea Rodríguez, subrayó la importancia de la digitalización en un contexto de aumento exponencial de las declaraciones aduaneras debido al e-commerce. Destacó que, solo en el 2022, Europa gestionó más de 1.100 millones de declaraciones aduaneras y que el objetivo de las nuevas normativas, previstas para el 2028, es reducir la burocracia y crear un régimen específico para el comercio electrónico. También señaló que está previsto que en el 2032 esté en funcionamiento el Data Hub, que reducirá los 111 diferentes sistemas aduaneros actuales a sólo uno.

En cuanto a los avances en España, María González, subdirectora general de Gestión Aduanera, detalló los sistemas electrónicos disponibles, subrayando la fortaleza de la Aduana española de tener un departamento informático interno, a diferencia de otros países europeos. También destacó los principales sistemas informáticos como AES, DUA o NCTS, que durante el 2025 tienen fechas para que todos los Estados miembros de la UE estén incorporados, sin vuelta atrás y sin periodo de transición.

Por su parte, Andreu Camps, director de operaciones de Bytemaster, destacó los retos técnicos de la automatización y la integración con las aduanas, que harán ser más eficientes y productivos, “pero el beneficio real de la tecnología es el tiempo, un tiempo para que te dediques para tomar decisiones, ser creativos y poder estar con tus clientes”.

Mientras que Martín Fernández, secretario técnico de [FETEIA](#), señaló la preocupación del transitario respecto a las diferentes velocidades de terceros países respecto la integración en la Aduana europea, además de remarcar la necesidad de colaboración entre administraciones y la interoperabilidad entre sistemas. También, Martín Fernández enumeró las múltiples incógnitas como es la figura del Trust and Chek Trader y la necesidad que haya más transparencia en el proceso de reforma del CAU.

# EL COMERCIO MARÍTIMO ANTE EL ESPEJO DEL MAR ROJO

LA DISRUPCIÓN CUMPLE SU PRIMER ANIVERSARIO SIN MOSTRAR MEJORA Y CON EL MODELO DE NEGOCIO PATAS ARRIBA



La crisis del Mar Rojo toma visos de convertirse en un fenómeno de potente simbolismo en el corazón del comercio marítimo y global. El prosaísmo de los ataques de la milicia hutí a buques de toda raigambre internacional encierra el manido proverbio chino del aleteo de la mariposa, tan ligado a fenómenos que iluminan los pormenores de un mundo globalizado. Pero también tiene algo de la metáfora del espejo, o de la bajada a los infiernos que, en el mundo clásico, revelaba una verdad: el desvío de buques, la falta de contenedores vacíos, el precio de los fletes o la congestión portuaria han volteado el sistema y generado nuevas ansiedades a cargadores e intermediarios logísticos, pero traen inesperados beneficios a otros actores del negocio, iluminando una relación algo contradictoria con la disrupción. Teñida de incertidumbre, su evolución se encamina al año de existencia sin aparentar remisión, con un balance dispar para los distintos eslabones de la cadena.

DA



Asistentes al XIII Congreso FETEIA en Zaragoza

## El Congreso FETEIA resalta el papel clave del transitario y el potencial de Aragón en el comercio internacional

Blanca Guitart, directora de FETEIA, ha dado la bienvenida este viernes a los asistentes en el XIII Congreso FETEIA, subrayando la importancia del formato funcional del evento, tanto en los aspectos técnicos como en el conocimiento de la región, destacando que cada momento es aprovechado para fomentar el networking.

Por su parte, Enric Ticó, [presidente de FETEIA](#), valoró la fortaleza actual de la federación y sus asociaciones, respaldadas por grupos de trabajo muy propositivos. También recordó que los [transitarios](#) deben navegar en un contexto global complejo, resaltando la necesidad de colectividad.



*Autoridades presentes en la inauguración del congreso*

Ismael de Marcos, presidente de ATEIA Aragón, expuso los retos actuales de los transitarios que se discutirán en el congreso, como la digitalización, aduanas y las tendencias del mercado global. Raquel Campos, directora general de Planificación Estratégica y Logística del Gobierno de Aragón, destacó que el 85% del comercio internacional de España pasa por las manos de los transitarios, y habló sobre las importantes inversiones que recibirá Aragón, así como la óptima posición estratégica y las grandes infraestructuras logísticas de la región.

Carlos Gimeno, consejero de Economía, Transformación Digital y Transparencia del [Ayuntamiento de Zaragoza](#), resaltó la creciente proyección de la ciudad, el avance en la colaboración público-privada y la relevancia de la formación. Destacó la movilización de 275.000 toneladas de productos frescos desde empresas con sede en Plaza en el último año y la labor de centros como el Zaragoza Logistics Center (ZLC) en el impulso de la capacitación en logística.

# EL COMERCIO MARÍTIMO ANTE EL ESPEJO DEL MAR ROJO

LA DISRUPCIÓN CUMPLE SU PRIMER ANIVERSARIO SIN MOSTRAR MEJORA Y CON EL MODELO DE NEGOCIO PATAS ARRIBA



La crisis del Mar Rojo toma visos de convertirse en un fenómeno de potente simbolismo en el corazón del comercio marítimo y global. El prosaísmo de los ataques de la milicia hutí a buques de toda raigambre internacional encierra el manido proverbio chino del aleteo de la mariposa, tan ligado a fenómenos que iluminan los pormenores de un mundo globalizado. Pero también tiene algo de la metáfora del espejo, o de la bajada a los infiernos que, en el mundo clásico, revelaba una verdad: el desvío de buques, la falta de contenedores vacíos, el precio de los fletes o la congestión portuaria han volteado el sistema y generado nuevas ansiedades a cargadores e intermediarios logísticos, pero traen inesperados beneficios a otros actores del negocio, iluminando una relación algo contradictoria con la disrupción. Teñida de incertidumbre, su evolución se encamina al año de existencia sin aparentar remisión, con un balance dispar para los distintos eslabones de la cadena.

DA



Ricardo López, director del aeropuerto Zaragoza, Ángel Gil, gerente de ALIA, Pedro Sas, director general de Aragón Plataforma Logística, Susana Val, directora de Zaragoza Logistics Center y Ramón Adé, director gerente de tmZ

## Aragón se consolida como referente logístico con el respaldo de grandes inversiones

Durante el XIII Congreso FETEIA, celebrado en Zaragoza, Pedro Sas, director general de Aragón Plataforma Logística, moderó una mesa de debate en la que se destacó el papel clave de Aragón en el sector logístico. Entre los temas principales, resaltó la apuesta de empresas como Inditex, que ha invertido 700 millones de euros en la región, destacando las palabras de su CEO al ser preguntado por su apuesta por esta comunidad: “su ubicación estratégica, infraestructuras de primer nivel, talento local y estabilidad social como factores decisivos”.

Por su parte, Ricardo López, director de aeropuerto Zaragoza, resaltó que a nivel de carga mueven alrededor de 200.000 toneladas de carga al año, situándose en el Top 3 en [España](#). “Es una situación bastante singular la del aeropuerto de Zaragoza, colindante a Plaza, a una terminal ferroviaria y una terminal de la importancia de tmZ”. Entre las características del aeropuerto de Zaragoza que destacó su director, están la capacidad para 9 aviones cargueros de gran fuselaje, dos pistas y con un personal totalmente especializado en carga.

Angel Gil, gerente de ALIA, destacó que ya han alcanzado los 170 socios y con amplio recorrido por delante, con fuerte convicción por la innovación y por fomentar el networking. Respecto a Aragón, resaltó la paz social donde desde la política siempre se ha potenciado el sector de la logística. También dio la importancia a la intermodalidad, “con el aeropuerto más potente en la vertiente de carga, diferentes puertos secos como tmZ, la conectividad directa con los puertos, una Aduana que funciona de manera óptima”, aunque solicitó una mejora de servicios parauaneros, además de la finalización de los diferentes corredores como el Cantábrico – Mediterráneo.

Ramón Adé, director gerente de Terminal Marítima de Zaragoza (tmZ), subrayó que la Comunidad de Aragón es la región de España que más ha crecido en tráfico marítimo, multiplicando por 6 sus exportaciones y por .4 sus importaciones. Señaló que ser interior ha sido una ventaja, evitando los cuellos de botella que existen en los puertos, donde en sus instalaciones los camiones tienen una media de 18 minutos de estancia en sus instalaciones. Actualmente, tmZ es la primera terminal de España en capacidad, con 427.000 teus manipulados.

El director general de tmZ explicó que [en los próximos años se generará mejora en la eficiencia gracias a las mejoras en la conectividad que se convertirán en realidad](#), aunque reivindicó, “la necesidad de la conexión de ancho internacional desde Aragón a Francia”. Finalmente, [Susana Val, directora de Zaragoza Logistics Center \(ZLC\)](#), señaló que el ZLC se ha convertido en un referente en formación e investigación, impulsando a Aragón como un polo educativo y logístico que atrae inversión y talento, especialmente entre las nuevas generaciones.

Susana Val explicó la necesidad de incluir Zaragoza en el mapa como destino para formarse, como ciudad y en especial gracias a su notable oferta académica, además de fomentar entre los jóvenes el conocimiento del sector, “un sector que está en auge y con muchas posibilidades”.

# EL COMERCIO MARÍTIMO ANTE EL ESPEJO DEL MAR ROJO

LA DISRUPCIÓN CUMPLE SU PRIMER ANIVERSARIO SIN MOSTRAR MEJORA Y CON EL MODELO DE NEGOCIO PATAS ARRIBA



La crisis del Mar Rojo toma visos de convertirse en un fenómeno de potente simbolismo en el corazón del comercio marítimo y global. El prosaísmo de los ataques de la milicia hutí a buques de toda raigambre internacional encierra el manido proverbio chino del aleteo de la mariposa, tan ligado a fenómenos que iluminan los pormenores de un mundo globalizado. Pero también tiene algo de la metáfora del espejo, o de la bajada a los infiernos que, en el mundo clásico, revelaba una verdad: el desvío de buques, la falta de contenedores vacíos, el precio de los fletes o la congestión portuaria han volteado el sistema y generado nuevas ansiedades a cargadores e intermediarios logísticos, pero traen inesperados beneficios a otros actores del negocio, iluminando una relación algo contradictoria con la disrupción. Teñida de incertidumbre, su evolución se encamina al año de existencia sin aparentar remisión, con un balance dispar para los distintos eslabones de la cadena.

DA

# Aragón demanda acelerar la autopista ferroviaria con Andalucía

El objetivo es convertirse en un nodo logístico multimodal aprovechando las conexiones ferroviarias, el aeropuerto y el suelo disponible



Diversos directivos del ámbito logístico aragonés han insistido en el XIII Congreso de Feteia en la importancia de impulsar la autopista ferroviaria que conectará Algeciras y Huelva con Zaragoza para convertir la capital aragonesa en un “nodo logístico multimodal”. En esta línea, el gerente del Clúster Logístico de Aragón (Alia), Ángel Gil, ha señalado que “pedimos que se lleven a cabo las actuaciones pactadas para poder tener aún más potencia logística: que se termine la [autopista ferroviaria con Algeciras](#), que se reabra Canfranc, que se materialice la travesía de los Pirineos y las adecuaciones de las terminales en [Plaza](#), con ello se potencian los nodos y corredores ferroviarios convirtiendo Zaragoza en un hub multimodal”.

A este respecto, el director gerente de la Terminal Marítima de Zaragoza (tmZ), Ramón Adé, ha recordado que “Aragón ha multiplicado por seis sus exportaciones y por cuatro sus importaciones. Hablando de transporte marítimo en contenedor, hemos pasado de cinco a diez trenes diarios y el tiempo medio de tránsito de un camión por nuestras instalaciones son 18 minutos, la logística intermodal es eficiente y hemos desarrollado la optimización de la carga”.

Por ello, Ángel Gil (Alia) ha insistido en que hay que mejorar las inversiones ferroviarias “para que se consiga la alianza de los corredores”. En este contexto, el director gerente de la Terminal Marítima de Zaragoza ha subrayado que hay mucho que desarrollar aún en el ámbito ferroviario. “Estamos conectados al puerto de Bilbao y de Barcelona, pero hay limitaciones y retrocesos con las obras que espero que sean momentáneos”. Además, ha querido resaltar que, aunque ya tienen vías de 750 metros, “el objetivo es que las importaciones y exportaciones que se realizan con Francia sean con una conexión en ancho internacional”. De hecho, ha querido reivindicar al ministerio de Transportes y Movilidad Sostenible que, “sea por el Corredor Mediterráneo o el Atlántico, tienen que conectar Aragón en ancho internacional porque con la concentración de la carga hay mucho potencial”.



“El objetivo es que el import-export con Francia sean en ancho internacional”

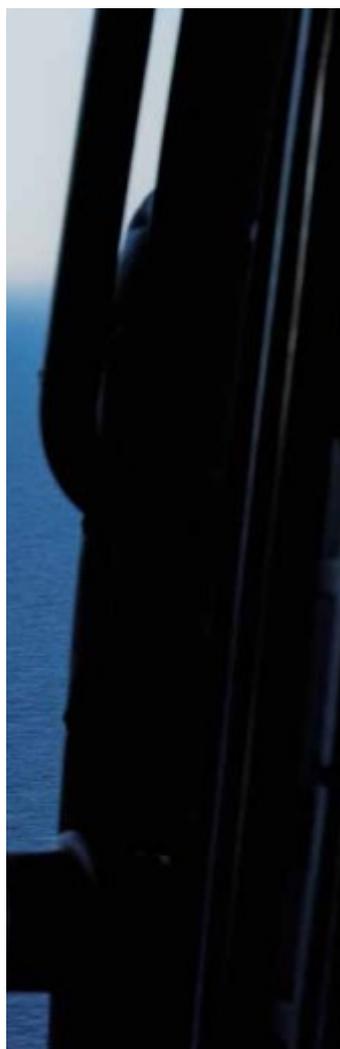
Ramón Adé Director gerente de la Terminal Marítima de Zaragoza (tmZ)

Por su parte, desde el Gobierno de Aragón, la directora general de Planificación Estratégica y Logística, Raquel Campos, ha secundado la idea de Zaragoza como hub logístico multimodal a nivel mundial y ha recordado que están atrayendo inversiones milmillonarias y poniendo a disposición del mercado parcelas de todo tipo. “Llegarán más inversiones milmillonarias, Aragón está proporcionando a las empresas suelo de calidad y tenemos un plan estratégico logístico de aquí a 15 años para hacer una hoja de ruta que mejora y expanda los servicios e infraestructuras logísticas”, ha añadido. A este respecto, Ángel Gil (Alia) ha manifestado que la red de carreteras, el suelo logístico, la oferta ferroviaria y el aeropuerto de Zaragoza hacen que las empresas pongan el foco en Aragón.

Respecto al ámbito aéreo, el gerente del clúster logístico aragonés ha señalado que el aeropuerto logístico puro es el de Zaragoza, ya que de promedio por operación “salen muchos más que de Madrid, porque en Madrid usan las bodegas de pasajeros”. En esta línea, el director del Aeropuerto de Zaragoza, Ricardo López, ha explicado que la instalación dispone de una plataforma muy grande que da cabida a nueve aviones cargueros de fuselaje ancho, dos pistas muy largas (una de 3.100 y otra de 3.700 metros) lo que permite a los aviones grandes operar a cualquier destino con las bodegas llenas. En este sentido, ha afirmado que “hacemos una operación carguera en dos o tres horas menos de lo que se tarda en cualquier otro aeropuerto de nuestra red, el personal está totalmente especializado en la carga”. Además, ha recordado que realizan más de 40 frecuencias semanales de aviones cargueros puros porque “nuestro principal cliente [Inditex] tiene un modelo de negocio en el que necesitan muchas conexiones”.

# EL COMERCIO MARÍTIMO ANTE EL ESPEJO DEL MAR ROJO

LA DISRUPCIÓN CUMPLE SU PRIMER ANIVERSARIO SIN MOSTRAR MEJORA Y CON EL MODELO DE NEGOCIO PATAS ARRIBA



La crisis del Mar Rojo toma visos de convertirse en un fenómeno de potente simbolismo en el corazón del comercio marítimo y global. El prosaísmo de los ataques de la milicia hutí a buques de toda raigambre internacional encierra el manido proverbio chino del aleteo de la mariposa, tan ligado a fenómenos que iluminan los pormenores de un mundo globalizado. Pero también tiene algo de la metáfora del espejo, o de la bajada a los infiernos que, en el mundo clásico, revelaba una verdad: el desvío de buques, la falta de contenedores vacíos, el precio de los fletes o la congestión portuaria han volteado el sistema y generado nuevas ansiedades a cargadores e intermediarios logísticos, pero traen inesperados beneficios a otros actores del negocio, iluminando una relación algo contradictoria con la disrupción. Teñida de incertidumbre, su evolución se encamina al año de existencia sin aparentar remisión, con un balance dispar para los distintos eslabones de la cadena.

DA

# Las diferentes velocidades en la digitalización europea afectarán a las exportaciones

Los transitarios españoles centran su congreso bianual celebrado en Zaragoza en la digitalización, la situación aduanera y la multimodalidad



El Código Aduanero de la Unión Europea (CAU) establece unas fechas para actualizar y modernizar los sistemas electrónicos con el fin de acercarse a una [homogenización](#) que haga posible la futura reforma aduanera. Esto ha hecho patente las diferentes velocidades de los países miembros en digitalización. De hecho, durante la celebración del [XIII Congreso de Feteia](#) en Zaragoza, la subdirectora general de Gestión Aduanera, María González, ha alertado de que países como Francia ya han avisado de que no podrán cumplir la fecha establecida por Europa para el nuevo sistema de exportación (AES) que sustituye al ECS. “El AES actualmente está en modo provisional, pero el definitivo entrará en vigor el el 11 de febrero de 2025 para toda Europa, es un sistema transeuropeo y tiene fecha sin periodo transitorio”, ha explicado. A este respecto, ha querido destacar que “habrá problemas similares a los ocurridos durante el Brexit porque algunas exportaciones no se cerrarán debido a los países que no cumplirán los plazos”.



“Habrá problemas similares a los ocurridos durante el Brexit”

María González Subdirectora general de Gestión Aduanera

En esta línea, ha aclarado durante su participación en el congreso de los transitarios españoles que por ahora sólo ha sido Francia quien ha alertado de su retraso en la implantación, demoras que pueden alargarse un año, “pero no conocemos el estado de digitalización y avance de los demás. En este caso, España va a la cabeza”, ha aclarado. Por ello, ha instado a los transitarios a pensar estrategias que supongan un cambio de rutas para no verse afectados y ha solicitado que aprovechen el modo provisional para probar los nuevos sistemas y así “poder cerrar y mejorar los posibles fallos”.

Otros sistemas que entrarán en vigor a corto plazo son el sistema de tránsito NCTS, el 25 de enero de 2025. “Aunque España no incorporará los datos de tránsito por lo que consideramos que no generará tantos problemas como las exportaciones”. También en 2025 estará operativo el G3 y G4: “Para agosto estará funcionado al 100% porque lo acompasaremos a la ventanilla única marítima nacional”, ha señalado María González.

### **NUEVA NORMATIVA EUROPEA**

Por otro lado, tras la actualización de estos sistemas la Unión Europea está preparando a largo plazo la reforma aduanera para crear una normativa única para todos los Estados miembros. Esta normativa se está debatiendo en el Consejo Europeo, por lo que las fechas de entrada en vigor podrían variar, aunque todo apunta a 2031. Entre las novedades, la directora del departamento de Aduanas del ministerio de Hacienda, Nerea Rodríguez, ha subrayado el nuevo enfoque del comercio electrónico, ya que se trataría como unas mercancías concretas con características en lugar de como si fueran mercancías inferiores a 150 euros.

También propone la creación de una nueva Agencia Aduanera, que no sustituye a las estatales, pero asume competencias y funciones que garanticen la uniformidad. “Ahora no hay nadie que tenga la información de todo lo que entra y sale de la UE, por lo que quieren que esa agencia gestione un data hub único que controle todos los datos”, ha concretado Nerea Rodríguez. Es decir, este data hub será un portal único para todas las formalidades, declaraciones, trazabilidad y transparencia. Además, trabajan en crear un mecanismo de gestión de crisis, similar al Decreto Ley español, para reaccionar en situaciones como la ocurrida con el Covid-19. Sin embargo, existen discrepancias en cuanto a la uniformidad en las sanciones. Esta nueva normativa pretende crear unos estándares de máximos y mínimos punibles, pero hay Estados miembros que se muestran reacios.

Por otro lado, la nueva normativa aduanera incluirá la definición de importador. “La Comisión Europea quiere que el importador en la Unión sea el operador que ha generado la operación”, explica la directora del departamento de Aduanas en España. Esta figura, será, por tanto, el denominado “operador de confianza por control” ([Trust and Check Trader](#)), quien también será el encargado de dar todos los datos al data hub. “Nace en relación con ese cambio de roles y

responsabilidad, el importador y exportador es el responsable de todo y ellos serán el Trust and Check a efectos financieros y de prohibiciones”, sostiene Nerea Rodríguez. A este respecto, ha aclarado que la norma no busca que los transitarios se conviertan en representantes indirectos, es decir, en Trust and Check, sino que sean, por ejemplo, las plataformas de venta online, que son las que saben qué venden, quién lo vende y qué mercancía llevan. “Se busca diferenciar entre el importador que sabe lo que viene y la documentación, con el representante directo”, ha afirmado.

Europa contará con un portal único para todas las formalidades, declaraciones, trazabilidad y transparencia

En este sentido, ha reconocido que, con esta nueva figura, las pymes se quedan “un poco descolgadas” porque no podrán cumplir todos esos requisitos. Por su parte, desde Feteia han advertido que las pequeñas empresas no podrán acceder a este estatus y esto, sumado a la eliminación de múltiples simplificaciones para todos aquellos que no sean Trust and Check, implicará, en la práctica, “más impedimentos que los actualmente existentes a la hora de realizar las operaciones de comercio exterior”. De hecho, el presidente de la federación española de transitarios, Enric Ticó, ha reclamado que se dé un mayor papel al sector privado “para resolver los errores de base que tiene y que pueden convertir la propuesta en un gran fracaso que provoque el retroceso del sector”.

### **EL PRÓXIMO CONGRESO DE FETEIA SE CELEBRARÁ EN TENERIFE**

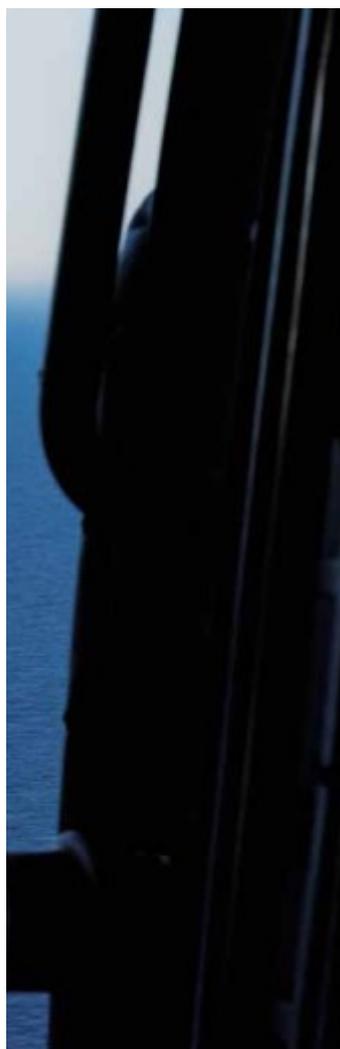
Durante el Congreso de Feteia celebrado los días 26, 27 y 28 de septiembre en Zaragoza, los transitarios españoles han realizado su asamblea y comité donde han extraído una serie de conclusiones relacionadas con la digitalización, las aduanas y la multimodalidad. En resumen, han señalado que el Estado debe adoptar las medidas necesarias para que, de una vez por todas, se desbloquee [la Aduana comercial de Melilla](#). “El tejido comercial de la ciudad autónoma está siendo destruido y no hay ningún motivo de peso para no retomar la actividad normal”, resaltan. También, han hecho hincapié en que, aunque están de acuerdo en que deben digitalizarse para ser más eficientes, esta digitalización debe basarse en la colaboración e interoperabilidad de las plataformas y sistemas “de forma que se permita a las empresas canalizar y atender con rapidez y sin rigideces las demandas de servicios”.

Por último, han destacado que pondrán el foco en la intermodalidad, pero alertan de que para ello se necesitan unas infraestructuras físicas (intercambiadores de modos) y jurídicas (régimen predeterminado al que se tendrá que sujetar el transporte, al menos por dos modos diferentes). “Si bien las infraestructuras físicas son relativamente fáciles de localizar, las jurídicas existen, pero no constituyen Derecho vinculante”, señalan las conclusiones de la federación.

Además, desde Feteia recuerdan que la logística es un negocio global y como tal “debe ser tratado y regulado, en el marco de Naciones Unidas”. Por otro lado, durante esta asamblea también han decidido que el próximo congreso, el de 2026, se celebrará en Tenerife. Todo apunta a que las temáticas girarán en torno a la digitalización del sector, la introducción del portal único de la Unión Europea para interactuar con las distintas aduanas y la ciberseguridad. Además, el presidente de Feteia, Enric Ticó, ya ha adelantado que las otras dos ciudades que se disputaban ser la sede del futuro congreso (Málaga y Alicante) acogerán diferentes actos en 2025. “Estamos luchando en una realidad compleja y debemos de trabajar juntos si queremos seguir dando este servicio”, ha concluido

# EL COMERCIO MARÍTIMO ANTE EL ESPEJO DEL MAR ROJO

LA DISRUPCIÓN CUMPLE SU PRIMER ANIVERSARIO SIN MOSTRAR MEJORA Y CON EL MODELO DE NEGOCIO PATAS ARRIBA



La crisis del Mar Rojo toma visos de convertirse en un fenómeno de potente simbolismo en el corazón del comercio marítimo y global. El prosaísmo de los ataques de la milicia hutí a buques de toda raigambre internacional encierra el manido proverbio chino del aleteo de la mariposa, tan ligado a fenómenos que iluminan los pormenores de un mundo globalizado. Pero también tiene algo de la metáfora del espejo, o de la bajada a los infiernos que, en el mundo clásico, revelaba una verdad: el desvío de buques, la falta de contenedores vacíos, el precio de los fletes o la congestión portuaria han volteado el sistema y generado nuevas ansiedades a cargadores e intermediarios logísticos, pero traen inesperados beneficios a otros actores del negocio, iluminando una relación algo contradictoria con la disrupción. Teñida de incertidumbre, su evolución se encamina al año de existencia sin aparentar remisión, con un balance dispar para los distintos eslabones de la cadena.

DA

## **XIII CONGRESO FETEIA ZARAGOZA.**



La segunda jornada del XIII congreso de Feteia-Oltra, que se ha celebrado hoy en el Monasterio de Cogullada de Zaragoza, ha centrado su debate en las consecuencias del nuevo Código Aduanero de la Unión (CAU), una reforma que impacta de forma importante en la actividad de los transitarios. Bajo el lema 'Feteia, marca de calidad', el encuentro también ha abordado y ha analizado las posibilidades que ofrece Aragón, comunidad anfitriona del congreso, como un imán para las inversiones.

Durante la inauguración, la directora de la Fundación Ibercaja, Ana Farré, ha destacado la capacidad de Aragón de desarrollar proyectos logísticos. En este caso, ha puesto como ejemplo la iniciativa Mobility City, el museo de la movilidad de Zaragoza. Tras la presentación de la directora de Feteia, Blanca Guitar, el presidente de la federación de transitarios, Enric Ticó, ha incidido en el modelo de Aragón como muestra del buen trabajo de colaboración entre los transitarios y el sector público. En este sentido, ha defendido la necesidad de "seguir dando el mejor servicio a los ciudadanos desde el sector público a través de la cooperación".

Mientras, el presidente de Ateia Aragón, Ismael de Marcos, ha remarcado la importancia de la colaboración institucional en el marco de la apuesta logística, a la que ha calificado como "una industria para Aragón".

## **Integración digital de las aduanas**

El desarrollo de la aduana digital ha sido uno de los protagonistas de la jornada. En este contexto, la subdirectora general de Gestión Aduanera, María González, ha explicado las novedades en los sistemas electrónicos para comunicar las declaraciones aduaneras. Así, ha anunciado que el la puesta en marcha del Documento Único Administrativo (DUA) está prevista para noviembre de 2025. Este documento supone una declaración de importación o exportación ante las autoridades aduaneras, que proporciona información sobre el producto sirve de base para la correspondiente declaración tributaria. González ha anunciado que la reforma del Código Aduanero de la Unión (CAU), que no se desplegará totalmente hasta 2027, prevé la creación de 'Certex', una ventanilla europea, en la que se publicarán todos los certificados, que serán recibidos por la aduana para compararlos con la declaración. Este sistema entrará en vigor en marzo del año 2025.

Por su parte, la directora del Departamento de Aduanas, Nerea Rodríguez, ha remarcado la importancia de que la reforma aduanera prevista incluya el desarrollo de una aplicación informática centralizada. "Aunque la ley ya prevé la creación de un Data Hub, sin la uniformización digital, de forma que todos los países centralicen sus aplicativos en un solo sistema, la reforma no funcionará".

Esta necesidad de uniformización la ha acelerado el comercio electrónico, ya que este ámbito ha dejado al descubierto la complejidad de los procedimientos aduaneros, que no permiten cumplir con los objetivos de transparencia y de calidad del servicio.

En la mesa redonda sobre aduanas digitales, moderada por el presidente de la Comisión de Aduanas de Feteia, Juan Uhía, el director de operaciones de Bytemaster, Andreu Camps, ha incidido en las ventajas de eficiencia y de productividad que generarán los nuevos sistemas, una vez estén implantados.

## **Reivindicaciones del sector ferroportuario**

En la mesa redonda, 'Aragón, un imán para las inversiones', representada por Ricardo López, director del aeropuerto de Zaragoza, Ángel Gil, gerente de ALIA (el clúster logístico de Aragón), Susana Val, directora de Zaragoza Logistics Center, y Ramon Adé, director gerente de la Terminal Marítima de Zaragoza (TMZ), se ha planteado el objetivo de acelerar las inversiones previstas para potenciar el ámbito ferroportuario.

De hecho, Ramon Adé ha recordado que la TMZ ha multiplicado por seis la cifra de exportaciones de comercio internacional marítimo en los últimos 25 años, llegando a operar hasta 10 trenes diarios. "Somos una garantía de eficiencia y agilidad para evitar los cuellos de botella portuarios, ya que la estancia media de los transportistas en las operaciones es de 18 minutos". La TMZ espera beneficiarse de la ampliación de los apartaderos ferroviarios del

puerto de Barcelona, prevista para 2027, lo que favorecerá que los trenes sean más largos. La TMZ ha reclamado la activación de las conexiones ferroviarias de ancho internacional, una reivindicación que hará llegar al Ministerio de Transportes para mejorar la eficiencia y la conectividad con los puertos.

La jornada final del XIII congreso de Feteia, que se celebrará mañana sábado, hablará sobre tendencias del mercado global, la marca de calidad de Feteia y se cerrará con la mesa redonda ‘Solos ante el peligro’, que reflexionará sobre el papel de la normativa en la actividad de los transitarios.



# EL COMERCIO MARÍTIMO ANTE EL ESPEJO DEL MAR ROJO

LA DISRUPCIÓN CUMPLE SU PRIMER ANIVERSARIO SIN MOSTRAR MEJORA Y CON EL MODELO DE NEGOCIO PATAS ARRIBA



La crisis del Mar Rojo toma visos de convertirse en un fenómeno de potente simbolismo en el corazón del comercio marítimo y global. El prosaísmo de los ataques de la milicia hutí a buques de toda raigambre internacional encierra el manido proverbio chino del aleteo de la mariposa, tan ligado a fenómenos que iluminan los pormenores de un mundo globalizado. Pero también tiene algo de la metáfora del espejo, o de la bajada a los infiernos que, en el mundo clásico, revelaba una verdad: el desvío de buques, la falta de contenedores vacíos, el precio de los fletes o la congestión portuaria han volteado el sistema y generado nuevas ansiedades a cargadores e intermediarios logísticos, pero traen inesperados beneficios a otros actores del negocio, iluminando una relación algo contradictoria con la disrupción. Teñida de incertidumbre, su evolución se encamina al año de existencia sin aparentar remisión, con un balance dispar para los distintos eslabones de la cadena.

DA

## Feteia muestra su utilidad al sector

**La federación transitaria inaugura hoy su Congreso, que se prolonga hasta el día 29, en Aragón (Zaragoza), comunidad autónoma ejemplo de colaboración público-privada para hacer avanzar la actividad logística.**

Feteia-Oltra inicia hoy su XIII Congreso que reúne alrededor de 250 empresarios y profesionales de 41 empresas e instituciones, hasta el día 29 de septiembre, en Zaragoza. No es fruto de la casualidad el lugar escogido por la federación transitaria para su convención, que se celebra bajo el lema 'Feteia Marca de Calidad'.



Blanca Guitart, Enric Ticó, Ismael de Marcos y Martín Fernández, el comité organizador.

Ateia Aragón, que preside Ismael de Marcos, es la anfitriona. Se trata de un ejemplo de comunidad autónoma que “hace” por la logística y no se pierde en “burocracias y trámites” como otras a la hora de impulsar proyectos logísticos, señaló ayer Enric Ticó, presidente de Feteia.

El peso logístico de Aragón es fruto de “la colaboración público-privada”, aseguró Ismael de Marcos. Un peso que es aproximadamente el 5 por ciento del PIB y, “para no quedarnos aquí, todos estamos convencidos de que queremos seguir avanzando juntos”, añadió el presidente de Ateia Aragón.

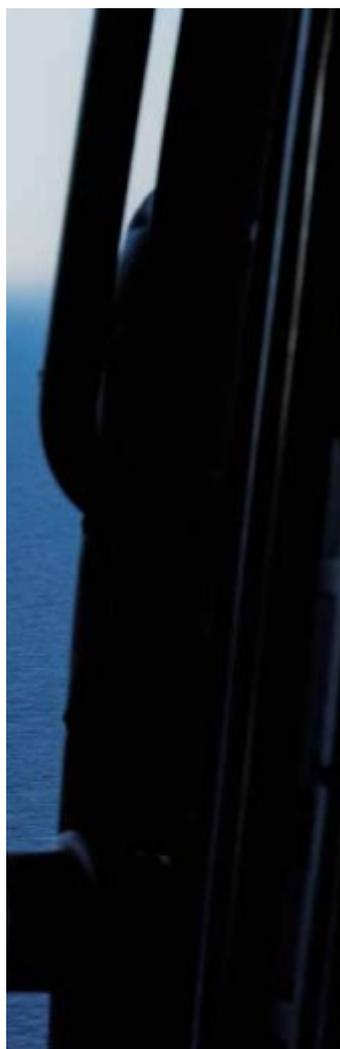
El congreso aborda temas como los avances digitales del Código Aduanero de la Unión (CAU) y su impacto en la operativa aduanera, así como la propuesta de reforma de la Unión Aduanera Europea, en la que la digitalización jugará un papel central. Los retos que plantean crisis como los bloqueos en los canales de Suez y Panamá, que han sacudido las cadenas logísticas globales, o la volatilidad de los fletes y sus efectos en la competitividad de las empresas son otras cuestiones que se tratan.

Expertos y profesionales también abordan los errores frecuentes en la Declaración de Mercancías Peligrosas (DGD) en el transporte aéreo y como evitarlos, así como la creciente importancia de la ciberseguridad en un entorno cada vez más digitalizado y cómo las empresas pueden protegerse ante posibles ataques. Además, el Congreso pone el foco en que si una empresa está asociada a la federación transitaria, cumple unas normas y, por lo tanto, tiene una calidad certificada por la federación transitaria. El 50 por ciento del Congreso son relaciones *networking*.

Históricamente, era Feteia quien se acercaba a un territorio para proponerle ser el anfitrión. Desde hace unos años, son las Ateias las que se interesan por acoger este tipo de eventos. Y ello hasta el punto de que ha habido tres candidaturas para el próximo Congreso, que se celebrará dentro de dos años: Málaga, Alicante y Santa Cruz de Tenerife. Ateia Tenerife es la que se ha llevado el gato al agua. No obstante, Feteia celebrará otro tipo de actividades en Málaga y Alicante.

# EL COMERCIO MARÍTIMO ANTE EL ESPEJO DEL MAR ROJO

LA DISRUPCIÓN CUMPLE SU PRIMER ANIVERSARIO SIN MOSTRAR MEJORA Y CON EL MODELO DE NEGOCIO PATAS ARRIBA



La crisis del Mar Rojo toma visos de convertirse en un fenómeno de potente simbolismo en el corazón del comercio marítimo y global. El prosaísmo de los ataques de la milicia hutí a buques de toda raigambre internacional encierra el manido proverbio chino del aleteo de la mariposa, tan ligado a fenómenos que iluminan los pormenores de un mundo globalizado. Pero también tiene algo de la metáfora del espejo, o de la bajada a los infiernos que, en el mundo clásico, revelaba una verdad: el desvío de buques, la falta de contenedores vacíos, el precio de los fletes o la congestión portuaria han volteado el sistema y generado nuevas ansiedades a cargadores e intermediarios logísticos, pero traen inesperados beneficios a otros actores del negocio, iluminando una relación algo contradictoria con la disrupción. Teñida de incertidumbre, su evolución se encamina al año de existencia sin aparentar remisión, con un balance dispar para los distintos eslabones de la cadena.

DA

## **TENERIFE SERÁ LA SEDE DEL XIV CONGRESO DE FETEIA EN 2026**

Ayer arrancaba en Zaragoza el XIII Congreso de FETEIA, un encuentro que este año se presenta con el lema “FETEIA, Marca de Calidad” y que reúne en la capital aragonesa a cerca de 250 personas en torno a inquietudes comunes y con el objetivo de favorecer el networking y buscar respuestas a los retos del sector.



Isabel Velasco, Ismael Marcos, Blanca Guitart, Susana . Miralbés, Enric Ticó y Martín Fernández

Enric Ticó, presidente de FETEIA-OLTRA, Blanca Guitart, directora de FETEIA y del Congreso, Martín Fernández, secretario de la Federación, e Ismael Marcos, presidente de ATEIA Aragón, mantuvieron ayer un primer encuentro con los medios para aportar las claves del congreso.

Estuvieron acompañados por la directora comercial de Aragón Plataforma Logística, Isabel Velasco, y la responsable de Comunicación del Gobierno de Aragón, Susana C. Miralbés.

Tras esta reunión con los medios tuvo lugar una sesión del Comité Ejecutivo, en la que, entre otras cosas, se aprobó el nombre de la que será la sede del Congreso de FETEIA en 2026. En este caso, el relevo lo tomará Tenerife. Las otras dos ciudades candidatas, Málaga y Alicante, acogerán, por su parte, alguna sesión de trabajo a nivel nacional: “Serán en formato jornada de un día y prevemos que puede reunir hasta a cien profesionales del ámbito nacional”.



Ticó explicó que una vez más el encuentro será “más técnico que político”, puesto que no se trata de un congreso dirigido a reivindicar, sino a unir al colectivo y trabajar en su favor y en el de la sociedad. “Si la logística funciona, la sociedad está contenta”, aseguró el presidente. No obstante, aseguró que la convocatoria ha sido un éxito en gran parte debido a la implicación del gobierno aragonés, que es “un claro ejemplo de cómo debe funcionar una comunidad a nivel logístico”. “En Aragón el desarrollo logístico es de primer nivel y cuenta con unos socios, los transitarios y representantes aduaneros, que también lo son”.

En cuanto al Congreso, Ticó recordó que se han producido recientes cambios en la Dirección General de Aduanas y que la nueva directora, Nerea Rodríguez, estará en Zaragoza para informar de la situación de proyectos como el CAU, por ejemplo.

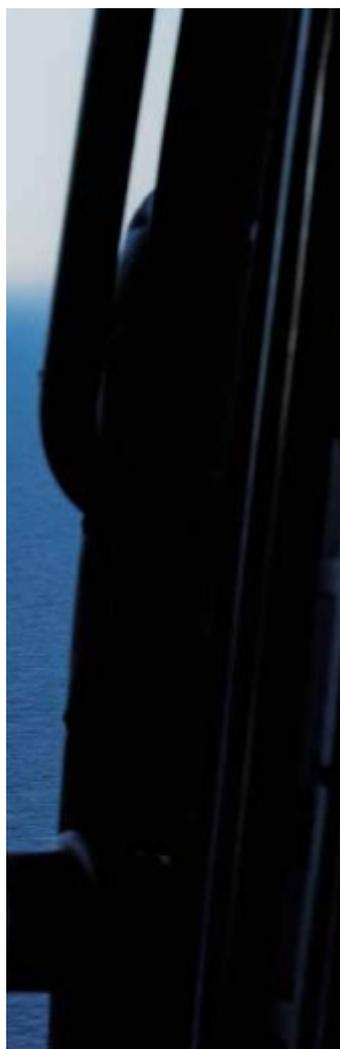
Este XIII Congreso se iniciaba ayer con la reunión del Comité Ejecutivo y la Asamblea General y continuó con una visita al Pabellón Puente del Mobility City y una recepción para todos los asistentes. La ciberseguridad, las novedades en materia aduanera o las tendencias del mercado global serán algunos de los temas que se tratarán en este foro nacional, donde,

además, se dará a conocer el proyecto de la Marca de Calidad de FETEIA, que quiere reforzar el papel de la Federación como referente en el sector logístico.



# EL COMERCIO MARÍTIMO ANTE EL ESPEJO DEL MAR ROJO

LA DISRUPCIÓN CUMPLE SU PRIMER ANIVERSARIO SIN MOSTRAR  
MEJORA Y CON EL MODELO DE NEGOCIO PATAS ARRIBA



La crisis del Mar Rojo toma visos de convertirse en un fenómeno de potente simbolismo en el corazón del comercio marítimo y global. El prosaísmo de los ataques de la milicia hutí a buques de toda raigambre internacional encierra el manido proverbio chino del aleteo de la mariposa, tan ligado a fenómenos que iluminan los pormenores de un mundo globalizado. Pero también tiene algo de la metáfora del espejo, o de la bajada a los infiernos que, en el mundo clásico, revelaba una verdad: el desvío de buques, la falta de contenedores vacíos, el precio de los fletes o la congestión portuaria han volteado el sistema y generado nuevas ansiedades a cargadores e intermediarios logísticos, pero traen inesperados beneficios a otros actores del negocio, iluminando una relación algo contradictoria con la disrupción. Teñida de incertidumbre, su evolución se encamina al año de existencia sin aparentar remisión, con un balance dispar para los distintos eslabones de la cadena.

DA

# El Congreso FETEIA destaca la digitalización y la mejora aduanera como claves para el futuro del comercio exterior



*Manuel Herrera, presidente de ATEIA Las Palmas e integrante de ATEIA Tenerife, ha recogido en nombre del presidente de ATEIA Tenerife el testigo del nuevo Congreso de FETEIA que se celebrará en la isla de Tenerife en el 2026*

El XIII Congreso de FETEIA-OLTRA ha concluido este sábado con un llamado firme a la colaboración entre las administraciones y el sector privado para **impulsar el crecimiento del sector logístico y del comercio exterior**, considerado un pilar fundamental de la economía y generador de empleo de calidad en España.

Entre las conclusiones más destacadas, se ha subrayado la necesidad de atraer inversiones para fortalecer la industria y se ha reafirmado el compromiso de FETEIA-OLTRA de defender los intereses de las [empresas](#) del colectivo, manteniendo una postura colaborativa tanto en foros nacionales como internacionales.

Uno de los [puntos centrales del congreso](#) fue el reconocimiento de que las empresas del sector deben ser actores principales en la adopción de estándares de descarbonización e igualdad. En este sentido, se destacó el papel de las organizaciones patronales como facilitadoras de medidas que ayuden a las empresas a afrontar con éxito estos retos.

Además, FETEIA-OLTRA anunció su intención de reforzar las acciones solidarias, con el objetivo de utilizar los recursos y capacidades del sector para el beneficio de la sociedad y los colectivos más desfavorecidos.

### **Calidad y estándares ESG**

En cuanto a la calidad, FETEIA se comprometió a continuar promoviendo los más altos estándares en las empresas asociadas, no solo en la prestación de servicios, sino también en aspectos corporativos relacionados con la sostenibilidad ambiental, social y de gobernanza (ESG, por sus siglas en inglés). El congreso subrayó que formar parte de FETEIA-OLTRA significa estar a la vanguardia en el cumplimiento de estos estándares de calidad, lo que contribuye a un comportamiento empresarial más responsable.

### **Desafíos aduaneros y la reforma del CAU**

Un aspecto clave del debate fue la [reforma del Código Aduanero de la Unión \(CAU\)](#). FETEIA hizo un llamamiento para que las autoridades europeas sean más transparentes durante este proceso, en especial respecto a la figura del Trust and Check Trader (T&C). Según los participantes del congreso, este nuevo estatus, dirigido principalmente a grandes operadores, deja fuera a muchas pequeñas y medianas empresas (pymes) del sector, lo que podría aumentar las barreras para su participación en el comercio internacional.

Asimismo, se expresó preocupación por el incentivo a la representación indirecta por parte de los representantes aduaneros, que podría poner en riesgo su supervivencia. FETEIA solicitó una reevaluación de esta propuesta para proteger el papel de los representantes aduaneros, actores esenciales en la correcta gestión del comercio exterior. Se resaltó también la necesidad de implementar mejoras en los Puestos de Control Fronterizos (PCF) y de reactivar la Aduana comercial de Melilla, cuya inactividad está afectando gravemente al tejido económico de la ciudad autónoma.

### **Digitalización y ciberseguridad**

Otro de los temas principales fue la digitalización del sector logístico y aduanero. Se reconoció que la digitalización es clave para mejorar la eficiencia, reducir costos operativos y evitar errores. En este sentido, FETEIA abogó por la implementación de una Ventanilla Única Aduanera (VUA) que permita una mayor interoperabilidad entre sistemas, facilitando así el comercio de mercancías dentro de la Unión Europea.

La ciberseguridad también fue señalada como un desafío crucial para el sector, especialmente ante el alarmante aumento de ciberataques. FETEIA destacó que ya se están tomando medidas para apoyar a sus empresas en la protección frente a estas amenazas.

#### Multimodalidad e intermodalidad

Finalmente, el congreso subrayó la importancia de la intermodalidad en el transporte de mercancías, destacando que la combinación de diferentes modos de transporte es esencial para lograr mayor eficiencia y seguridad. La multimodalidad, según los expertos, requiere tanto infraestructuras físicas como jurídicas, y FETEIA instó a que se promueva su desarrollo dentro de un marco regulatorio adecuado, señalando ejemplos exitosos como la Terminal Marítima de Zaragoza, considerada un nodo logístico clave en el Sur de Europa.

El XIII Congreso de FETEIA ha finalizado este sábado con un llamamiento a la acción conjunta entre empresas y administraciones para afrontar los retos del futuro, y con la reafirmación de su compromiso con la mejora del sector logístico y aduanero.

# EL COMERCIO MARÍTIMO ANTE EL ESPEJO DEL MAR ROJO

LA DISRUPCIÓN CUMPLE SU PRIMER ANIVERSARIO SIN MOSTRAR MEJORA Y CON EL MODELO DE NEGOCIO PATAS ARRIBA



La crisis del Mar Rojo toma visos de convertirse en un fenómeno de potente simbolismo en el corazón del comercio marítimo y global. El prosaísmo de los ataques de la milicia hutí a buques de toda raigambre internacional encierra el manido proverbio chino del aleteo de la mariposa, tan ligado a fenómenos que iluminan los pormenores de un mundo globalizado. Pero también tiene algo de la metáfora del espejo, o de la bajada a los infiernos que, en el mundo clásico, revelaba una verdad: el desvío de buques, la falta de contenedores vacíos, el precio de los fletes o la congestión portuaria han volteado el sistema y generado nuevas ansiedades a cargadores e intermediarios logísticos, pero traen inesperados beneficios a otros actores del negocio, iluminando una relación algo contradictoria con la disrupción. Teñida de incertidumbre, su evolución se encamina al año de existencia sin aparentar remisión, con un balance dispar para los distintos eslabones de la cadena.

DA

# La ciberseguridad y la gestión de riesgos, ejes clave en la seguridad logística



Carles Cardona, CEO Juma Consulting-OEA Consultores, Enrique Moldes, responsable de tecnología en Visual Trans, Carmen Olmos, responsable de transporte aéreo de Kemler, y Carles Flamerich, CEO Lights Eyes

La **seguridad en la cadena logística** ha sido este sábado el tema central de la última mesa redonda del XIII Congreso de FETEIA, moderada por Carles Cardona, CEO de Juma Consulting-OEA Consultores.

Durante el encuentro, se ha subrayado la importancia de una cultura de prevención y gestión de riesgos dentro del sector. Cardona ha destacado el papel fundamental del transitario en la cadena de suministro, especialmente en lo que respecta a la seguridad, señalando que es crucial utilizar certificados y herramientas adecuadas para mitigar riesgos y evitar amenazas.

Uno de los temas más relevantes discutidos ha sido la ciberseguridad. **Carles Flamerich, CEO de Lights Eyes**, ha explicado el alarmante impacto de los ciberataques en las pequeñas y medianas empresas (pymes), citando datos que indican que el 60% de las pymes que han sufrido un ataque cibernético han tenido que cerrar sus empresas.

Flamerich ha advertido sobre la creciente amenaza de ciberespionaje, malware y ataques de phishing, y ha destacado que la prevención es la mejor defensa. En este sentido, ha mencionado la importancia de cumplir con normativas como el NIS2, que entrará en vigor el 14 de octubre de este año, y cuya implementación será obligatoria para muchas empresas.

Desde la perspectiva tecnológica, Enrique Moldes, [responsable de tecnología de Visual Trans](#), advierte que el sector logístico se encuentra entre los cinco más atacados a nivel mundial. Moldes explica que la complejidad de la cadena de suministro, los sistemas heredados y la sensibilidad temporal hacen que el sector sea especialmente vulnerable a ciberataques.

Además, ha expuesto los riesgos asociados al mal uso de la inteligencia artificial (IA), una tecnología que, si bien puede ser muy beneficiosa, también puede ser utilizada con fines maliciosos.

Moldes también ha aportado una serie de medidas preventivas que las empresas deberían adoptar para mejorar su seguridad. Entre ellas, destaca la protección de activos críticos, el fortalecimiento de la resiliencia empresarial, la formación en ciberseguridad para todos los empleados y la elección de proveedores confiables y conscientes de los riesgos.

En cuanto a estrategias de seguridad, recomienda implementar un Sistema Gestor de Seguridad de Información (SGSI) y adoptar una arquitectura de Zero Trust», en la que no se confía en nada ni en nadie a priori.

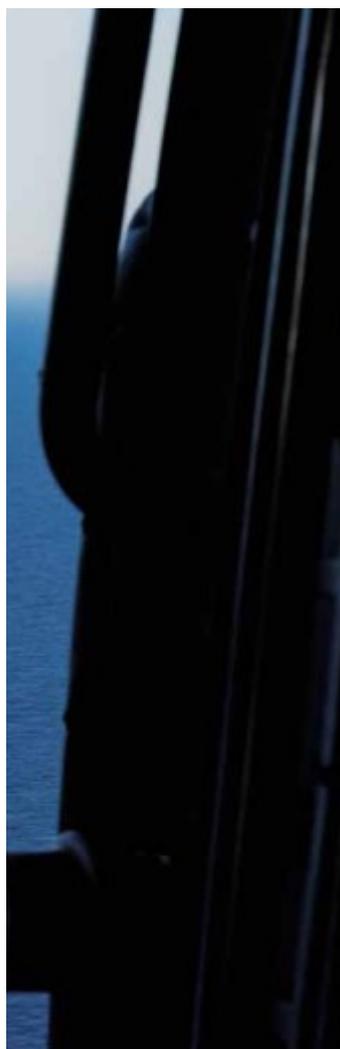
Por otro lado, Carmen Olmos, [responsable de transporte aéreo en Kemler](#), ha explicado los desafíos específicos relacionados con el transporte de mercancías peligrosas por vía aérea. Las regulaciones en esta área, como la Reglamentación sobre Mercancías Peligrosas (DGR), son extremadamente estrictas y cambian con frecuencia, lo que obliga a las empresas a mantenerse continuamente actualizadas.

Olmos identifica cinco errores comunes que a menudo llevan a la paralización de envíos: el manejo incorrecto de cantidades limitadas, la declaración incorrecta de las unidades a enviar, la falta de visibilidad del «overpack» (embalaje de protección), las variaciones en las regulaciones entre diferentes países y operadores, y discrepancias entre el contenido del bulto y la Declaración de Mercancías Peligrosas (DGD).

La sesión ha concluido subrayando la necesidad de que el sector logístico y de transporte invierta en medidas de seguridad más robustas, tanto a nivel tecnológico como operativo. La adopción de nuevas normativas, la inversión en ciberseguridad y la correcta gestión de mercancías peligrosas son esenciales para garantizar la continuidad y eficiencia de las operaciones logísticas en un entorno cada vez más incierto y vulnerable a amenazas.

# EL COMERCIO MARÍTIMO ANTE EL ESPEJO DEL MAR ROJO

LA DISRUPCIÓN CUMPLE SU PRIMER ANIVERSARIO SIN MOSTRAR MEJORA Y CON EL MODELO DE NEGOCIO PATAS ARRIBA



La crisis del Mar Rojo toma visos de convertirse en un fenómeno de potente simbolismo en el corazón del comercio marítimo y global. El prosaísmo de los ataques de la milicia hutí a buques de toda raigambre internacional encierra el manido proverbio chino del aleteo de la mariposa, tan ligado a fenómenos que iluminan los pormenores de un mundo globalizado. Pero también tiene algo de la metáfora del espejo, o de la bajada a los infiernos que, en el mundo clásico, revelaba una verdad: el desvío de buques, la falta de contenedores vacíos, el precio de los fletes o la congestión portuaria han volteado el sistema y generado nuevas ansiedades a cargadores e intermediarios logísticos, pero traen inesperados beneficios a otros actores del negocio, iluminando una relación algo contradictoria con la disrupción. Teñida de incertidumbre, su evolución se encamina al año de existencia sin aparentar remisión, con un balance dispar para los distintos eslabones de la cadena.

DA



Marc Porta, presidente de la comisión ESG de FETEIA y Enric Tíó, presidente FETEIA

## FETEIA impulsa la creación de una Marca de Garantía con enfoque en sostenibilidad y responsabilidad social

Hace un año, FETEIA puso en marcha la comisión de ESG (Medioambiental, Social y Gobernanza), dirigida por Marc Porta, con el objetivo de crear una **Marca de Garantía** que asegure que sus asociados cumplen con altos estándares de calidad y responsabilidad.

En el marco del XIII Congreso de FETEIA, Enric Tíó, presidente de la federación, ha subrayado este sábado la importancia de esta iniciativa para combatir prácticas desleales en el sector logístico.

Por su parte, Marc Porta ha destacado que FETEIA, como líder en el sector de la logística, está comprometida con la descarbonización de la economía. Los miembros de la federación ya están tomando medidas para reducir su huella de carbono y trabajan estrechamente con las

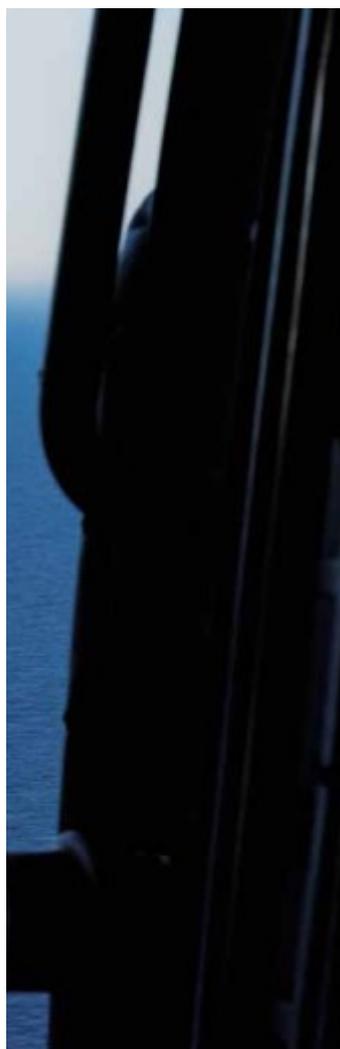
autoridades competentes para garantizar el cumplimiento de las normativas medioambientales.

Además, FETEIA mantiene un firme compromiso social, promoviendo el empleo justo y políticas de conciliación, así como la formación como un pilar clave para el futuro del sector. Porta ha subrayado que la federación busca generar un impacto positivo en la sociedad, y una de sus iniciativas contempla la creación de una ONG que coordine la ayuda humanitaria en casos de desastre, reflejando el espíritu solidario del colectivo.

Además, cada empresa que desee adherirse a una ATEIA (asociación de transitarios) deberá comprometerse a actuar con altos estándares de calidad, y para ello, FETEIA ha [presentado en el congreso su nueva Marca de Garantía](#). Este sello será otorgado a todos los socios que implementen políticas de ESG, consolidando su compromiso con la sostenibilidad, la responsabilidad social y la excelencia en el servicio.

# EL COMERCIO MARÍTIMO ANTE EL ESPEJO DEL MAR ROJO

LA DISRUPCIÓN CUMPLE SU PRIMER ANIVERSARIO SIN MOSTRAR  
MEJORA Y CON EL MODELO DE NEGOCIO PATAS ARRIBA



La crisis del Mar Rojo toma visos de convertirse en un fenómeno de potente simbolismo en el corazón del comercio marítimo y global. El prosaísmo de los ataques de la milicia hutí a buques de toda raigambre internacional encierra el manido proverbio chino del aleteo de la mariposa, tan ligado a fenómenos que iluminan los pormenores de un mundo globalizado. Pero también tiene algo de la metáfora del espejo, o de la bajada a los infiernos que, en el mundo clásico, revelaba una verdad: el desvío de buques, la falta de contenedores vacíos, el precio de los fletes o la congestión portuaria han volteado el sistema y generado nuevas ansiedades a cargadores e intermediarios logísticos, pero traen inesperados beneficios a otros actores del negocio, iluminando una relación algo contradictoria con la disrupción. Teñida de incertidumbre, su evolución se encamina al año de existencia sin aparentar remisión, con un balance dispar para los distintos eslabones de la cadena.

DA



Aurelio Martínez, catedrático de Economía Aplicada, y Enric Ticó, presidente de FETEIA

## Aurelio Martínez analiza las tendencias del mercado y el resurgir del proteccionismo

Durante el XIII Congreso de FETEIA, Aurelio Martínez, catedrático de Economía Aplicada y expresidente de la Autoridad Portuaria de Valencia, abordó este sábado las principales tendencias que marcan el futuro del mercado global.

Con la introducción de Enric Ticó, presidente de FETEIA, Martínez destacó cinco claves que influirán en el comercio internacional y el panorama logístico a nivel mundial.

Martínez comenzó su intervención señalando que, si bien las tasas de crecimiento global serán más bajas en el futuro, el comercio internacional no caerá. Entre las principales causas de este menor crecimiento se encuentran el agotamiento de las cadenas de valor global, la aplicación extrema del sistema just in time, los efectos del cambio climático, y el aumento de las inversiones en defensa que limitan otros sectores del gasto público.

Además, destacó el auge del nacionalismo económico y una tendencia a la mayor concentración empresarial. Todos estos factores, según Martínez, llevan a un menor dinamismo en el crecimiento internacional, pero no implicarán un colapso del comercio global.

Para el futuro inmediato, Aurelio Martínez espera una recuperación lenta y desigual, con mayor proteccionismo, descenso de materias primas, estabilización de fletes, cambios en las rutas de las cadenas logísticas, gigantismo de los buques, oligopolización creciente, entre otros, donde a nivel de comercio internacional, España crecerá por encima de la media europea, mientras China crecerá en cifras menores que otros tiempos, e India liderará los crecimientos mundiales

Otro de los puntos clave que subrayó fue el resurgimiento del proteccionismo. Martínez advirtió que las guerras comerciales, una tendencia que ha resurgido en los últimos años, tienen resultados imprevisibles: “Sabemos cómo empiezan, pero no cómo acaban”, advirtió. Esta vuelta al proteccionismo, según el experto, aumenta la inestabilidad global y la incertidumbre, lo que impacta en los mercados y en la [logística global](#).

### **Transformación del mapa logístico mundial**

Mirando hacia el futuro, Martínez habló de una transformación en el mapa logístico mundial que, a 50 años vista, será muy diferente al actual. En particular, destacó la creciente importancia del continente africano, especialmente su costa Occidental, como nueva apuesta de las navieras internacionales. En este contexto, el Canal de Suez seguirá desempeñando un papel clave en el comercio mundial.

Martínez también abordó las consecuencias de la globalización, subrayando que ha tenido efectos positivos como la reducción de la inflación y la salida de varios países del subdesarrollo. No obstante, señaló que la globalización también ha generado tensiones y desafíos que continúan impactando el equilibrio económico mundial.

### **El incremento de los fletes y sus efectos**

Uno de los temas más discutidos durante la intervención fue el notable aumento de los fletes en los últimos años. Martínez explicó que este incremento no fue producto de una única causa, sino de una combinación de factores.

La crisis en el Canal de Suez, que redujo la capacidad de transporte en un 25%, coincidió con un aumento de la demanda cercano al 6%, lo que desencadenó una sobre-reacción en los precios. Además, señaló que las consecuencias de estas subidas no solo afectaron a los ciudadanos, sino también a países clave en la logística mundial como Panamá y Egipto.

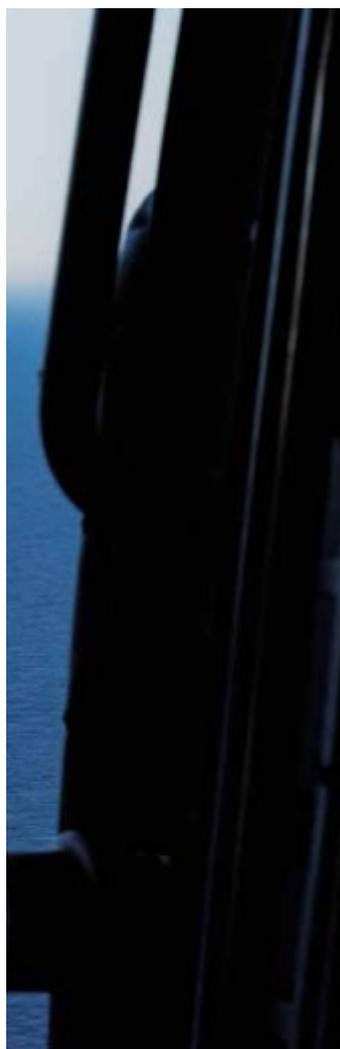
### **Perspectivas de futuro**

Martínez concluyó su intervención destacando que el comercio global sigue enfrentando grandes desafíos, pero también oportunidades. La clave para el futuro será adaptarse a un mundo más proteccionista, inestable y con nuevas prioridades logísticas, especialmente en África. La apuesta por infraestructuras clave como el Canal de Suez y la capacidad de las [empresas](#) para adaptarse a las nuevas reglas del juego global determinarán el éxito en los próximos años.

[Enric Ticó](#), [presidente de FETEIA](#), agradeció la intervención de Martínez y resaltó la importancia de estos análisis para entender las nuevas dinámicas del comercio global y preparar a las empresas del sector para los retos futuros.

# EL COMERCIO MARÍTIMO ANTE EL ESPEJO DEL MAR ROJO

LA DISRUPCIÓN CUMPLE SU PRIMER ANIVERSARIO SIN MOSTRAR MEJORA Y CON EL MODELO DE NEGOCIO PATAS ARRIBA



La crisis del Mar Rojo toma visos de convertirse en un fenómeno de potente simbolismo en el corazón del comercio marítimo y global. El prosaísmo de los ataques de la milicia hutí a buques de toda raigambre internacional encierra el manido proverbio chino del aleteo de la mariposa, tan ligado a fenómenos que iluminan los pormenores de un mundo globalizado. Pero también tiene algo de la metáfora del espejo, o de la bajada a los infiernos que, en el mundo clásico, revelaba una verdad: el desvío de buques, la falta de contenedores vacíos, el precio de los fletes o la congestión portuaria han volteado el sistema y generado nuevas ansiedades a cargadores e intermediarios logísticos, pero traen inesperados beneficios a otros actores del negocio, iluminando una relación algo contradictoria con la disrupción. Teñida de incertidumbre, su evolución se encamina al año de existencia sin aparentar remisión, con un balance dispar para los distintos eslabones de la cadena.

DA

## XIII CONGRESO FETEIA ZARAGOZA.



La federación de transitarios Feteia-Oltra ha cerrado hoy su XIII congreso, que se ha celebrado desde el jueves en Zaragoza, con una apelación al reconocimiento jurídico de la logística, su actividad principal, y más concretamente de la intermodalidad, la forma de transporte que utiliza dos o más medios. En las conclusiones del congreso, avaladas en la sesión final, se ha instado a que “la infraestructuras jurídicas se constituyan en derecho vinculante, ya que la logística es un negocio global y como tal debe ser tratado y regulado en el marco de Naciones Unidas”.

En la primera sesión de la jornada, el catedrático de Economía Aplicada y expresidente de la Autoridad Portuaria de Valencia, Aurelio Martínez, ha impartido la conferencia ‘Tendencias del mercado global’. En esta, Martínez ha expuesto el cambio de paradigma económico, “con tasas de crecimiento bajas, guerras comerciales y proteccionismo”. El experto ha reconocido que “el nacionalismo económico ha hecho un mundo más inestable”.

De hecho, ha avanzado que “con la crisis del Canal de Suez, el mapa logístico será diferente, ya que las navieras están comenzando a apostar por la costa Occidental africana”. Así, ha detallado que el reposicionamiento de las cadenas de suministro, ante la constatación de la fragilidad de estas, ha derivado en una estrategia de ‘friend shoring’, basado en la contratación de proveedores de proximidad, lo que conlleva un incremento de los stocks estratégicos.

Martínez ha mostrado su preocupación por el posible impacto del proteccionismo en la economía y la sociedad. En su opinión, “los fletes bajarán porque hay un exceso de oferta y el descenso continuará en el año 2025”.

### **Marca de calidad de Feteia**

La última jornada del XIII congreso de Feteia también ha servido para presentar la marca de calidad de la entidad. En este caso, el presidente de la comisión de ESG, Marc Porta. Como proyecto de futuro, Porta ha anunciado que “trabajamos en la posibilidad de crear una ONG de forma permanente” para centralizar todas las acciones solidarias.

En el campo de la gobernanza y de las prácticas corporativas, Feteia se marca la excelencia en el servicio “con la oficialización de una marca de calidad”.

### **¿Solos ante el peligro?**

Con este título, la última mesa redonda del congreso ha analizado los riesgos, de diversas tipologías, que afectan al transitario. Moderada por Carles Cardona, CEO Juma Consulting-OEA Consultores, ha contado con Carles Flamerich, CEO Lights Eyes, Enrique Moldes, responsable de tecnología en Visual Trans, y Carmen Olmos, responsable de transporte aéreo de Kemler.

Enrique Moldes ha recordado que en los últimos años el ámbito marítimo y logístico ha entrado en el ‘top 5’ de sectores más amenazados. Entre las razones que han propiciado esta entrada, Moldes ha destacado una cadena de suministro compleja, los sistemas heredados y la sensibilidad temporal.

### **Conclusiones**

En relación a la marca de calidad, en las conclusiones se ha abogado por “dedicar los esfuerzos a continuar promoviendo los más altos estándares de calidad en parte de nuestras empresas asociadas, tanto en lo referido a la prestación de servicios como en lo referido a los aspectos corporativos, promoviendo un comportamiento responsable desde el punto de vista ambiental, social y de gobernanza”.

En el ámbito de la aduanas, Feteia ha indicado que a día de hoy existen múltiples incógnitas que afectarán al futuro de la profesión, por lo que la UE debe ser mucho más transparente en este proceso de reforma del Código Aduanero de la Unión (CAU), sobre todo, y entre otros aspectos, al especificar las ventajas que frente al resto de operadores económicos puede tener el llamado “operador de confianza por control”

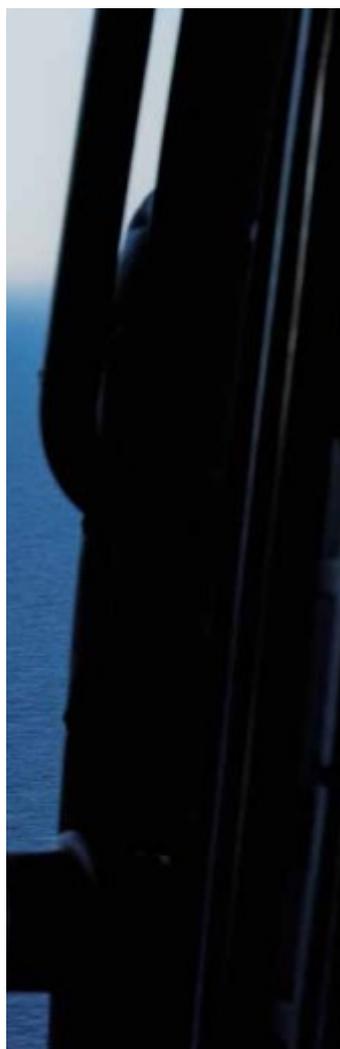
Mientras, relacionado con la digitalización, las conclusiones han mostrado que una de las claves es la mejora de la eficiencia para evitar las tareas repetitivas y se reduce la comisión de errores, optimizando los recursos en tiempo y dinero con la consiguiente reducción de los costes operativos. En el ámbito aduanero, permite conseguir considerables ventajas, como por ejemplo la introducción de un portal único de la UE para interactuar con las distintas aduanas nacionales, facilitando la interpretación y aplicación uniforme de la normativa.

La jornada final del XIII congreso de Feteia ha acabado con la entrega de la bandera por parte de Feteia a Ateia Tenerife, localidad que acogerá el XIV congreso, que se celebrará en 2026. El relevo lo ha asumido el presidente de Ateia Las Palmas, Manuel Herra, ante la ausencia forzada del presidente de Ateia Tenerife, Darío Hernández.



# EL COMERCIO MARÍTIMO ANTE EL ESPEJO DEL MAR ROJO

LA DISRUPCIÓN CUMPLE SU PRIMER ANIVERSARIO SIN MOSTRAR MEJORA Y CON EL MODELO DE NEGOCIO PATAS ARRIBA



La crisis del Mar Rojo toma visos de convertirse en un fenómeno de potente simbolismo en el corazón del comercio marítimo y global. El prosaísmo de los ataques de la milicia hutí a buques de toda raigambre internacional encierra el manido proverbio chino del aleteo de la mariposa, tan ligado a fenómenos que iluminan los pormenores de un mundo globalizado. Pero también tiene algo de la metáfora del espejo, o de la bajada a los infiernos que, en el mundo clásico, revelaba una verdad: el desvío de buques, la falta de contenedores vacíos, el precio de los fletes o la congestión portuaria han volteado el sistema y generado nuevas ansiedades a cargadores e intermediarios logísticos, pero traen inesperados beneficios a otros actores del negocio, iluminando una relación algo contradictoria con la disrupción. Teñida de incertidumbre, su evolución se encamina al año de existencia sin aparentar remisión, con un balance dispar para los distintos eslabones de la cadena.

DA

**MARÍTIMO**

La Junta Directiva de ATEIA Bizkaia realiza una visita a las instalaciones del enclave vizcaíno

## ATEIA Bizkaia fortalece sus vínculos con el Puerto de Bilbao



Desde la izquierda: Iñigo Arce (Operinter); Andima Ormaetxe, director de Operaciones, Desarrollo Comercial y Logística de la Autoridad Portuaria de Bilbao; Jorge Rodríguez, secretario técnico de ATEIA Bizkaia; Isabel Leza (Matransa); Gonzalo Bernas (Noatum); Víctor Martín (Decoexsa), presidente de ATEIA Bizkaia.

**La Junta Directiva de ATEIA Bizkaia, integrada en CEBEK, realizó recientemente una visita institucional a las instalaciones del Puerto de Bilbao, donde sus integrantes fueron recibidos por Andima Ormaetxea, director de Operaciones, Desarrollo Comercial, Logística y Estrategia de la Autoridad Portuaria, quien ofreció una completa visión sobre las operaciones y la infraestructura del puerto.**

BILBAO. La delegación estuvo encabezada por Víctor Martín, presidente de ATEIA Bizkaia y representante de Decoexsa, acompañado por destacados directivos del sector transitario, entre ellos Gonzalo Bernas (Noatum), Isabel Leza (Matransa), Aitor Artaza (Eynorte) e Iñigo Arce (Operinter).

Durante la visita, la Junta Directiva tuvo la oportunidad de explorar diversas áreas operativas del puerto y conocer de cerca los proyectos de modernización y expansión que se están llevando a cabo. Se discutieron temas relevantes para el sector, tales como la digitalización de procesos logísticos, la mejora en la eficiencia de la cadena de suministro y el fortalecimiento de la conectividad internacional del Puerto de Bilbao.

### **Fortalecer los vínculos**

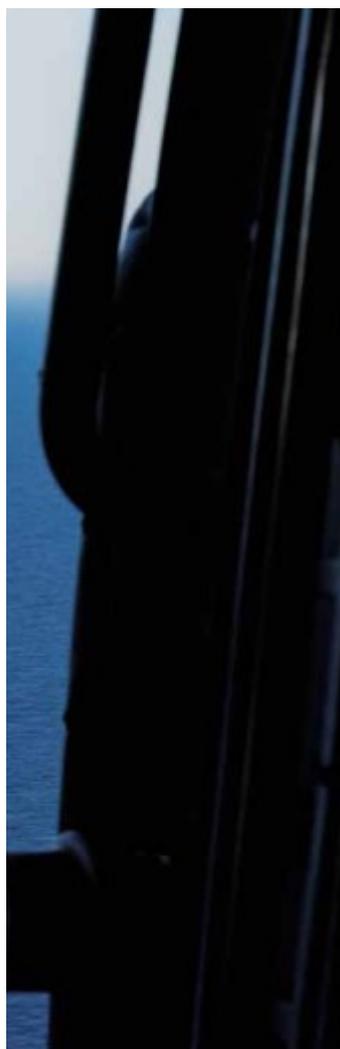
Víctor Martín, presidente de ATEIA Bizkaia, subrayó la importancia de esta visita para fortalecer los vínculos entre el Puerto de Bilbao y las empresas transitarias. “El Puerto de Bilbao es un motor clave para la actividad económica de Bizkaia, y desde ATEIA Bizkaia creemos firmemente en la colaboración con la Autoridad Portuaria para seguir desarrollando y optimizando nuestras capacidades logísticas”, afirmó.

Por su parte, Andima Ormaetxea destacó los esfuerzos de la Autoridad Portuaria de Bilbao por mantener un puerto competitivo y alineado con las necesidades del mercado global. Asimismo, se mostró abierto a seguir colaborando con las empresas transitarias en la mejora de los procesos operativos y comerciales.

Esta visita refuerza el compromiso de ATEIA Bizkaia con la promoción y mejora del sector transitario y logístico, fomentando el diálogo y la colaboración con instituciones clave para el desarrollo del comercio internacional.

# EL COMERCIO MARÍTIMO ANTE EL ESPEJO DEL MAR ROJO

LA DISRUPCIÓN CUMPLE SU PRIMER ANIVERSARIO SIN MOSTRAR MEJORA Y CON EL MODELO DE NEGOCIO PATAS ARRIBA



La crisis del Mar Rojo toma visos de convertirse en un fenómeno de potente simbolismo en el corazón del comercio marítimo y global. El prosaísmo de los ataques de la milicia hutí a buques de toda raigambre internacional encierra el manido proverbio chino del aleteo de la mariposa, tan ligado a fenómenos que iluminan los pormenores de un mundo globalizado. Pero también tiene algo de la metáfora del espejo, o de la bajada a los infiernos que, en el mundo clásico, revelaba una verdad: el desvío de buques, la falta de contenedores vacíos, el precio de los fletes o la congestión portuaria han volteado el sistema y generado nuevas ansiedades a cargadores e intermediarios logísticos, pero traen inesperados beneficios a otros actores del negocio, iluminando una relación algo contradictoria con la disrupción. Teñida de incertidumbre, su evolución se encamina al año de existencia sin aparentar remisión, con un balance dispar para los distintos eslabones de la cadena.

DA

## XIII CONGRESO FETEIA ZARAGOZA.

LOGÍSTICA

FETEIA clausuró el sábado en Zaragoza su XIII Congreso y cede el testigo a Tenerife como sede en 2026

### FETEIA refuerza en Zaragoza la centralidad de los transitarios en el comercio internacional

Aragón se convirtió del 26 al 28 de septiembre en el centro neurálgico del sector transitario, logístico y aduanero con la celebración en Zaragoza del XIII Congreso de FETEIA, que puso de relieve la fuerza del colectivo con el respaldo de más de 40 empresas e instituciones nacionales e internacionales.

ZARAGOZA. Zaragoza se convirtió en la capital española del sector transitario, logístico y aduanero en un congreso que, como subrayó su presidente, Enric Ticó, durante la apertura, “se le debía a Zaragoza y Aragón”, recordando el “trabajo bien hecho” realizado por esta comunidad autónoma.

Ticó puso en valor la “excelente” labor de los transitarios, y en especial de los miembros del comité ejecutivo de FETEIA a través de sus diversas comisiones, y enmarcó el XIII Congreso en un momento de “grandes y muy significativos cambios”, que fueron analizados en Zaragoza.



Desde la izquierda: Enric Ticó, presidente de FETEIA; Manuel Herrera, presidente de ATEIA Las Palmas y miembro de ATEIA Tenerife; Ismael de Marcos, presidente de ATEIA Aragón; Blanca Guitart, directora de FETEIA; Martín Fernández, secretario técnico de

### **Novedades en materia aduanera**

Durante el evento se abordaron cuestiones de máxima actualidad y relevancia para el sector, incluyendo los avances digitales del Código Aduanero de la Unión (CAU) y su impacto en la operativa aduanera, así como la propuesta de reforma de la Unión Aduanera Europea, en la que la digitalización jugará un papel central. En este orden de cosas, el XIII Congreso de FETEIA no sólo se centró en el análisis de los temas de mayor interés para el sector, sino que también ofreció numerosas oportunidades para el networking entre profesionales y empresas.



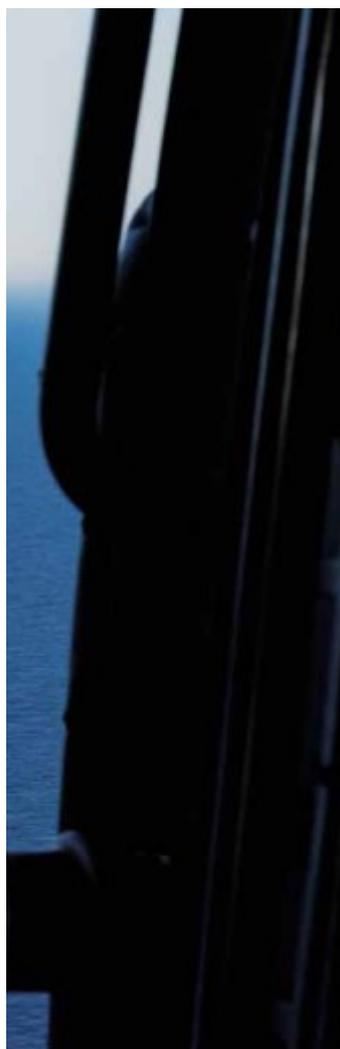
El encuentro de FETEIA constituye una excelente oportunidad para el networking.

El programa del congreso, que se extendió a lo largo de las jornadas del viernes y el sábado, abarcó una amplia gama de temáticas críticas para el presente y futuro del comercio internacional, entre los que se encuentran los desarrollos tecnológicos y su implementación en los distintos procedimientos aduaneros, con especial atención a la digitalización en el marco del CAU; las tendencias emergentes en el comercio internacional y los retos que plantean crisis recientes, como los bloqueos y desvíos en los canales de Suez y Panamá, que han sacudido las cadenas logísticas globales, o la volatilidad de los fletes y sus efectos en la competitividad de las empresas.



# EL COMERCIO MARÍTIMO ANTE EL ESPEJO DEL MAR ROJO

LA DISRUPCIÓN CUMPLE SU PRIMER ANIVERSARIO SIN MOSTRAR MEJORA Y CON EL MODELO DE NEGOCIO PATAS ARRIBA



La crisis del Mar Rojo toma visos de convertirse en un fenómeno de potente simbolismo en el corazón del comercio marítimo y global. El prosaísmo de los ataques de la milicia hutí a buques de toda raigambre internacional encierra el manido proverbio chino del aleteo de la mariposa, tan ligado a fenómenos que iluminan los pormenores de un mundo globalizado. Pero también tiene algo de la metáfora del espejo, o de la bajada a los infiernos que, en el mundo clásico, revelaba una verdad: el desvío de buques, la falta de contenedores vacíos, el precio de los fletes o la congestión portuaria han volteado el sistema y generado nuevas ansiedades a cargadores e intermediarios logísticos, pero traen inesperados beneficios a otros actores del negocio, iluminando una relación algo contradictoria con la disrupción. Teñida de incertidumbre, su evolución se encamina al año de existencia sin aparentar remisión, con un balance dispar para los distintos eslabones de la cadena.

DA

## El viacrucis de la digitalización aduanera

Los transitarios tienen una ardua tarea en cumplir con las exigencias digitales que todavía se están desarrollando del CAU aprobado en 2013 y cuando está en la incubadora la modificación de la normativa.

Los transitarios españoles tienen una ardua tarea en cumplir con las exigencias digitales que todavía se están desarrollando contempladas en el CAU (Código Aduanero de la Unión) aprobado en 2013, mientras que la Unión Europea ya aborda la modificación de esta normativa.



Andreu Camps (Bytemaster), María González (Aduanas), Nerea Rodríguez (Aduanas), Martín Fernández (Feteia) y Juan Uhía (Feteia).

Y el problema no es de nuestros transitarios, es el viacrucis de la digitalización aduanera comunitaria con 111 sistemas nacionales, según se puso de relieve en la marco del XIII Congreso de Feteia, que se ha celebrado en Zaragoza.

Un ejemplo, la Aduana española está preparada para la declaración digitalmente de exportación indirecta en 2025 de acuerdo con la normativa comunitaria. Es decir, para que el transitario español haga digitalmente “una parte” de la declaración de exportación de una mercancía que está en Francia para que la Aduana francesa la complete. Pero, Francia ya ha avisado que no está lista ni lo estará para la implantación digital. Y hay un riesgo de *boom* como pasó con el Brexit, señaló María González, subdirectora general de Gestión Aduanera. Los transitarios confirmaron esta preocupación.

El colectivo valora que la Aduana española sea líder en digitalización. Sin embargo, “a veces, nos genera problemas de gestión” en operaciones con terceros países, apuntó Martín Fernández, secretario técnico de Feteia. Y es que hay países “que no saben que estamos en marcha”, añadió.

En la jornada quedó claro que [el ambicioso proyecto de modificación del CAU propuesto por la CE](#), que ha pasado el filtro de la Eurocámara y que ahora está en el Consejo Europeo, no se sabe cómo acabará.

### **Los servicios paraduaneros, mejorables en Aragón**

Aragón es una potencia logística incuestionable. Para serlo todavía más, necesita sobre todo que se mejoren los servicios paraduaneros, que funcionan precariamente, y que se ejecuten las inversiones ferroviarias previstas. La región es un imán para las inversiones logísticas por la paz social, por la productividad del aeropuerto carguero de Zaragoza, por sus puertos secos -como TMZ (Terminal Marítima de Zaragoza), el principal en capacidad y en tráfico de España-, por su conectividad ferroviaria o por sus servicios aduaneros.

Eso sí, “el crecimiento futuro debe ir acompañado de mejores servicios paraduaneros y nos conformamos con que se hagan las inversiones ferroviarias (planificadas) como las obras en el Corredor Mediterráneo-Cantábrico (a través de Zaragoza y Teruel) o que se cumplan los plazos de la autopista ferroviaria de Algeciras- Zaragoza”, señaló Ángel Gil, gerente del clúster ALIA.

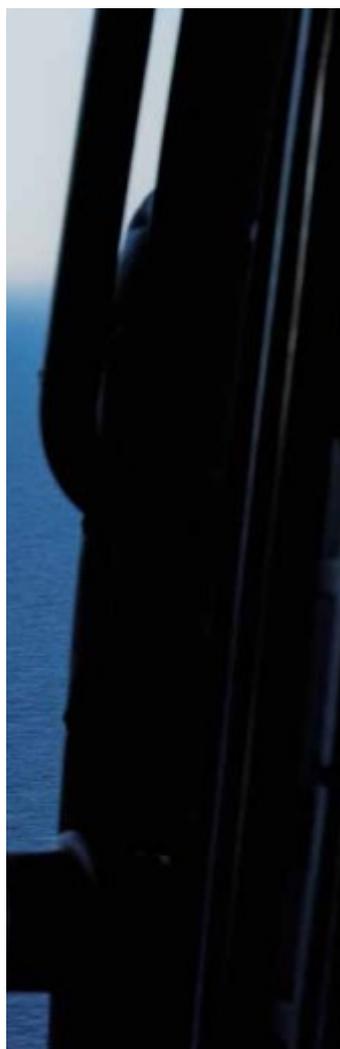
El aeropuerto de Zaragoza cuenta con 40 vuelos cargueros semanales de Inditex, “lo que es una oportunidad”, porque las empresas “deben saber que hay huecos en esos aviones para sus mercancías”, aseguró Ricardo López, director del Aeropuerto de Zaragoza.

En la jornada se puso en valor el papel que ha jugado TMZ (Terminal Marítima de Zaragoza) en el desarrollo del comercio exterior del Aragón. “Es la región que más ha crecido en transporte marítimo sin tener mar”, señaló Ramón Adé, director de TMZ. La región ha multiplicado por seis las exportaciones y por cuatro las importaciones marítimas en 25 años. “Hemos abierto la economía de Aragón al mundo”, añadió el profesional. TMZ canaliza casi el 50 por ciento de las declaraciones de exportaciones e importaciones de Aragón.

La comunidad autónoma tiene numeroso tráfico ferropuerto sobre todo por los tráfico con los puertos de Barcelona y, en menor medida, con Bilbao, “pero, más importante son las exportaciones y las importaciones con nuestros vecinos, Francia y Benelux”. Por ello, “Aragón necesita estar conectado al ancho de vía internacional”, añadió el director de TMZ.

# EL COMERCIO MARÍTIMO ANTE EL ESPEJO DEL MAR ROJO

LA DISRUPCIÓN CUMPLE SU PRIMER ANIVERSARIO SIN MOSTRAR MEJORA Y CON EL MODELO DE NEGOCIO PATAS ARRIBA



La crisis del Mar Rojo toma visos de convertirse en un fenómeno de potente simbolismo en el corazón del comercio marítimo y global. El prosaísmo de los ataques de la milicia hutí a buques de toda raigambre internacional encierra el manido proverbio chino del aleteo de la mariposa, tan ligado a fenómenos que iluminan los pormenores de un mundo globalizado. Pero también tiene algo de la metáfora del espejo, o de la bajada a los infiernos que, en el mundo clásico, revelaba una verdad: el desvío de buques, la falta de contenedores vacíos, el precio de los fletes o la congestión portuaria han volteado el sistema y generado nuevas ansiedades a cargadores e intermediarios logísticos, pero traen inesperados beneficios a otros actores del negocio, iluminando una relación algo contradictoria con la disrupción. Teñida de incertidumbre, su evolución se encamina al año de existencia sin aparentar remisión, con un balance dispar para los distintos eslabones de la cadena.

DA

# Los transitarios españoles abogan por repensar la reforma de un Código Aduanero

**Los transitarios españoles abogan por “repensar” la reforma de un Código Aduanero de la Unión que se retrasa, en gran parte, debido a las diferentes velocidades a las que circula Europa**

VM / VALENCIA

Los transitarios españoles abogan por “repensar” la reforma de un Código Aduanero de la Unión que se retrasa, en gran parte, debido a las diferentes velocidades a las que circula Europa en materia aduanera y que han posicionado a la española como una de las administraciones líderes. Esta diferencia de ritmos incide a diario en la tarea de unos profesionales que deben adaptarse a los constantes cambios que impone la automatización y la digitalización y hacer frente a nuevas figuras que restan competitividad, como Trust & Check. Nerea Rodríguez, directora del Departamento de Aduanas e Impuestos Especiales, María González, subdirectora general de Gestión Aduanera, Andreu Camps, director de operaciones de Bytemaster, y Martín Fernández, secretario técnico de FETEIA, debatieron el pasado viernes en el marco de XIII Congreso de FETEIA, acerca de los trabajos para la anunciada Aduana Digital.

Parece ser que la tensión marcará los próximos tiempos en materia aduanera. La homogeneización de procedimientos de la

UE es, sin duda, una ventaja, pero el camino hacia este camino común genera y generará dificultades a los transitarios y repercutirá en sus clientes. Tal como explicó Andreu Camps, la tecnología va rápido y hay que asumir los cambios y adaptarlos, es decir, “se produce un diálogo con retardo”. Por su parte, los clientes piden más trazabilidad, más documentación y más eficacia...piden ser más competitivos y el resultado no será otro que un 2025 “movidito”.

Este proceso podría dividirse en dos grandes grupos: la automatización y la digitalización, que en este caso, podría sustituirse por la integración, integración con clientes y con herramientas. A ello se suma la Inteligencia Artificial, una tecnología que ya está aquí y que irrumpirá también atendiendo a la demanda del mercado. En todo caso todas estas tecnologías, según el representante de Bytemaster, tienen como objetivo ganar tiempo. Se trata, pues, de automatizar todo aquello susceptible de serlo para que la empresa se dedique a pensar y tomar decisiones.

Por su parte, María González, explicó las



Andreu Camps, María González, Nerea Rodríguez, Martín Fernández y Juan Uhlia, moderador y presidente de la Comisión de Aduanas de Feteia (Foto VM)

novedades de los sistemas electrónicos y recordó que una vez más el secreto del éxito es la cooperación, con una aduana proactiva y dispuesta a colaborar. Además, insistió en que los plazos no dependen de la Administración española y que son de carácter obligatorio, por lo que una buena predisposición y un diálogo fluido entre la Aduana y las empresas será vital para el cumplimiento de los plazos y el éxito de las medidas implementadas.

Nerea Rodríguez aseguró que en todo caso la digitalización será básica en la reforma del Código

Aduanero de la Unión. De hecho, la falta de aplicaciones que den soporte a los cambios son, precisamente, los que están retrasando la entrada en vigor del CAU, que en España será en 2025 pero en otros países se prolongará más allá del próximo año.

La directora del Departamento de Aduanas recordó que el Centro de Datos promovido por la Unión está dirigido, precisamente, a absorber gran parte de estos cambios y es, en todo caso, se ha convertido en una condición indispensable para llevar a buen término el nuevo CAU. Además, reconoció que no existe la

uniformidad necesaria para llevar a cabo el cambio de forma ágil por lo que se constituyó “un grupo de sabios” cuyos trabajos se prolongan debido a la complejidad del tema aduanero.

#### Comercio electrónico

En la UE se presentaron en 2022 un total de 547 millones de declaraciones y 567 millones de declaraciones de exportación. En el caso de España, en 2023 se produjeron 60 millones de declaraciones en exportación y 17 en importación, cifras que se mantienen en la actualidad. En cuanto al comercio electrónico se



recibieron 140 millones de declaraciones vinculadas con comercio electrónico, es decir, de importe inferior a 150 euros. La cifra se prevé que suba hasta los 200 millones a lo largo de este año. "El comercio electrónico, debido a este volumen, presenta muchos problemas de infravaloración y otro tipo de fraudes", apuntó Rodríguez.

La reforma pretende crear una verdadera frontera externa común, aumentar seguridad y protección, reducir cargas administrativas y crear un marco real para el creciente comercio electrónico. Aún así, y aunque los objetivos están claros, la complejidad hace que se retrasen los plazos. El más urgente de los cambios sería, según Nerea Rodríguez, el relativo a comercio electrónico, que se prevé para 2028, y a que seguirá el Centro de Datos. Si se dan, por el contrario, pequeños avances, como la primera definición de la figura del importador y sus responsabilidades o la creación del citado Centro de Datos o Data Hub a través de un portal único que facilitará la relación con la administración.

En todo caso, quedan pendientes muchos flecos. Por ejemplo, la reforma contempla la desaparición del OEA de simplificaciones aduaneras, pero no parece claro, al menos para la Aduana española. También existe la posibilidad de que conviva con la nueva figura del Trust &

Check.

Desde el sector, representado en este caso por Martín Fernández se pide una mayor tarea de divulgación por parte de la UE hacia países terceros que no tienen "el nivel de adaptación" de la Aduana y las empresas españolas. El liderazgo español en este sentido supone en ocasiones una mayor dificultad. También se pide a corto plazo la resolución del DUA, que se preveía para 2024 y llegará en 2025 y tendrá algún enlace más.

### Transparencia

El nuevo Código aduanero de la unión nace con el objetivo de mejorar la eficiencia de los controles aduaneros. La base para ello es la colaboración entre administraciones y la interoperabilidad entre sistemas. Para lograr la homogeneización se requiere una Ventanilla Única Aduanera completa que realmente admita y facilite todas las operaciones aduaneras permitiendo suministrar la información necesaria para importación/exportación de mercancías desde el territorio aduanero de la UE.

Sin embargo, y a pesar de que los cambios son obligatorios e inminentes, lo cierto es que a día de hoy existen múltiples incógnitas que afectarán al futuro de la profesión, por lo que, para FETEIA, la UE "debe ser mucho más transparente en este proceso de reforma del CAU, sobre todo, y entre otros aspectos, al especi-



ficar las ventajas que frente al resto de operadores económicos puede tener el llamado "operador de confianza por control" ("Trust and Check Trader"). Además, y una vez más, la Federación no pasa por alto que la propuesta de modificación del CAU no ha tenido en cuenta, al diseñar la figura del T&O, que la gran mayoría de empresas del sector son pymes a las que les resultará imposible acceder a dicho estatus. Esto, sumado a la eliminación de múltiples simplificaciones para todos aquellos que no sean T&O implicará, en la práctica, "más impedimentos que los actualmente existentes a la hora de realizar las operaciones de comercio exterior", tal como concluye FETEIA en las conclusiones de su decimotercer congreso y como se puso de manifiesto en el debate generado en Zaragoza.

Por otro lado, para la Federación hay que corregir de forma "inmediata" la tendencia a promover e incentivar el uso de la representación indirecta, por parte de los representantes que permite dos formas de representación. La urgencia es aún mayor teniendo en cuenta los representantes indirectos pasarán a ser considerados importadores o exportadores, con todos los derechos y obligaciones inherentes a dicha condición, pese a carecer de la información de que disponen los verdaderos importadores o exportadores.

Con estas condiciones, los transitarios españoles consideran que es necesario "repensar" la propuesta de reforma del CAU, dando un mayor papel al sector privado, para resolver los errores de base que tiene. De lo contrario, FETEIA alerta sobre la posibilidad de que se produzca un gran

retroceso en el sector.

#### **PCF**

Desde hace unos meses FETEIA ha situado como prioridad el tema del desarrollo de los Puestos de Control Fronterizo. Para la Federación, las mejoras conseguidas suponen un gran avance, pero continúan siendo necesarias medidas concretas de mejora para la completa homologación al resto de la Unión Europea, como la realización de ciertos controles en destino y agilización de los mismos. Finalmente, otro en los que está volcando grandes esfuerzos la Federación es la alarmante situación que genera el bloqueo de la Aduana comercial de Melilla. "El tejido comercial de la ciudad autónoma está siendo destruido y no hay ningún motivo de peso para no retomar la actividad normal", aseguran desde FETEIA.



XIII CONGRESO  
**FETEIA**  
ZARAGOZA 2024

26 al 29 SEPTIEMBRE  
"FETEIA. MARCA de CALIDAD"



Ricardo Lopez, Angel Gil, Ramon Ade, Susana Val y Pedro Sae



Instantánea de la inauguración del XIII Congreso FETEIA. (Foto VM)



Carlos Gimeno, consejero de economía del ayuntamiento de Zaragoza (Foto VM)



Ana Ferré, directora del Campus de la Fundación Ibercaja (Foto VM)



Blanca Guitart, directora de la FETEIA y del congreso



Enric Tioó, presidente de FETEIA



Ismael de Marcos, presidente de ATEIA Aragón (Foto VM)



Raquel Campos, directora planificación estratégica y logística de Aragón

## La colaboración público-privada, base del desarrollo logístico

Enric Tioó: "Los transitarios españoles debemos trabajar juntos"

VM / VALENCIA

El pasado viernes arrancaba en el Monasterio de Cogullada la decimotercera edición del Congreso de FETEIA-OLTRA, el encuentro nacional de transitarios que ha reunido en Zaragoza a profesionales de toda España centrado en analizar los desafíos que debe afrontar la profesión en un entorno convulso, cambiante y azotado por cambios geopolíticos que impactan de lleno en las cadenas de suministro.

El acto inaugural corrió a cargo del presidente de FETEIA, Enric Tioó, la

directora de la Federación y el Congreso, Blanca Guitart, el presidente de ATEIA-Aragón, Ismael de Marcos, Ana Farré, directora de la Fundación Campus Ibercaja, Raquel Campos, directora de Planificación Estratégica y Logística del Gobierno de Aragón, y Carlos Gimeno, consejero de Economía, Transformación Digital y Transparencia del Ayuntamiento de Zaragoza.

Sí en algo coincidieron todos ellos fue en la necesaria colaboración entre las iniciativas pública y privada para garantizar el éxito de la logística. Precisamente, Aragón se posi-

ciona como referente en esta cooperación y también como un claro ejemplo de crecimiento y desarrollo logístico en los últimos veinte años.

Enric Tioó trasladaba esta unión al colectivo que representa FETEIA, con cerca de 650 empresas representadas y 40.000 empleos. "Los transitarios españoles debemos trabajar juntos", señalaba el viernes el presidente de la Federación. "Es la única opción de tener la capacidad de sobrevivir en un mundo muy complicado. En este sentido, siempre hemos intentado ser muy propositivos y así lo

hemos demostrado articulando nuestras acciones en torno a grupos de trabajo que definen propuestas al servicio de todos los transitarios". "Luchamos ante una realidad compleja. Antes todo era programable y ahora debemos hacer frente a la irrupción de cambios provocados por decisiones políticas. A esto se suma una cierta dictadura de los fondos de inversión y nosotros, en realidad, somos básicamente pyme. Por ello, la única manera de resolver esta situación es estar juntos".

Precisamente este trabajo en equipo, con una

estrecha colaboración entre el gobierno de Aragón y las empresas privadas, es el que ha puesto las bases para el desarrollo logístico de Aragón, con una evolución más que notable en los últimos 25 años, con proyectos insignia como PLAZA, Alía o Terminal Marítima de Zaragoza y con un aeropuerto que se sitúa tercero en el ranking de carga aérea a nivel nacional. "Se encuentran en la marca de calidad de Aragón", aseguraba Raquel Sánchez, que aludió a los grandes proyectos y la confianza de grupos como Inditex en esta comuni-

dad, cuya capacidad de captación de inversiones está sin duda al alza. "Tenemos en marcha el Plan Estratégico de Logística, con un horizonte de desarrollo desde ahora hasta dentro de quince años. Es una hoja de ruta para la expansión de nuestros servicios e infraestructuras logísticas", apuntó. A este plan se suma la enorme oferta de suelo de calidad, con parcelas superiores a los 50.000 metros cuadrados y con compromisos de "hasta un millón de metros cuadrados".

#### La oferta aragonesa

La primera mesa de debate del Congreso de

FETEIA se centró en las claves que han hecho de la oferta logística de Aragón un elemento captador de inversiones. En la sesión participaron Ricardo López, director del Aeropuerto de Zaragoza, Ángel Gil, gerente de ALIA, Ramón Adé, director de Terminal Marítima de Zaragoza, Susana Val, directora de Zaragoza Logística Center, y Pedro Sas, director de Aragón Plataforma Logística.

La buena sintonía entre administración y empresa y la posición estratégica de Zaragoza, próxima a los principales puertos españoles, con excelentes comunicaciones viarias y una sólida

estructura ferroviaria, se plasma en una red logística de primer orden.

Muchos de los principales valores logísticos de la región se lanzaron hace más de veinte años y han sabido aprovechar el potencial de Aragón y la demanda del mercado. Así, Aragón cuenta con el tercer aeropuerto español en carga, el de Zaragoza, que en 2021 marcó su año récord, con 200.000 toneladas de carga, y que cuenta con 40 frecuencias de cargueros a la semana, una oferta que según su director hay que poner en valor y saber ofrecer al mercado, dándole a conocer que hay espacios de carga disponibles y exce-

lentes conexiones, lo que garantizaría el crecimiento futuro del recinto aeroportuario.

Por su parte, TMZ surge en un momento, tras la crisis de 2007, en el que Aragón dio el gran salto, multiplicando por seis las exportaciones y por cuatro la importación, sólo si hablamos de comercio internacional marítimo y en contenedor, según explicaba el viernes su responsable.

"Pasamos de una economía doméstica a una economía abierta al mercado. Nuestro principal activo es una terminal ferroviaria de primer orden y una elevada eficacia intermodal", puntuali-

zó Adé. En este sentido, señaló que el tiempo medio de tránsito de un camión en la instalación es de apenas 18 minutos, lo que permite realizar varios viajes al día. Así, en 2022 TMZ alcanzó su récord, con 420.000 TEU: "La evolución de la infraestructura va en función de la demanda y responde a la buena coordinación público-privada".

Eso sí, el director de Alia reclamó más inversión en ferrocarril y, sobre todo, la ejecución de los compromisos adquiridos sobre los corredores, al tiempo que reafirmó que aún queda mucho por hacer en materia aduanera.

## Cóctel celebrado en FETEIA 2024



# EL COMERCIO MARÍTIMO ANTE EL ESPEJO DEL MAR ROJO

LA DISRUPCIÓN CUMPLE SU PRIMER ANIVERSARIO SIN MOSTRAR MEJORA Y CON EL MODELO DE NEGOCIO PATAS ARRIBA



La crisis del Mar Rojo toma visos de convertirse en un fenómeno de potente simbolismo en el corazón del comercio marítimo y global. El prosaísmo de los ataques de la milicia hutí a buques de toda raigambre internacional encierra el manido proverbio chino del aleteo de la mariposa, tan ligado a fenómenos que iluminan los pormenores de un mundo globalizado. Pero también tiene algo de la metáfora del espejo, o de la bajada a los infiernos que, en el mundo clásico, revelaba una verdad: el desvío de buques, la falta de contenedores vacíos, el precio de los fletes o la congestión portuaria han volteado el sistema y generado nuevas ansiedades a cargadores e intermediarios logísticos, pero traen inesperados beneficios a otros actores del negocio, iluminando una relación algo contradictoria con la disrupción. Teñida de incertidumbre, su evolución se encamina al año de existencia sin aparentar remisión, con un balance dispar para los distintos eslabones de la cadena.

DA

## **LOS DIFERENTES “RITMOS” DE LOS PAÍSES DE LA UE PROVOCAN DESAJUSTES EN EL CAU Y LA ADUANA DIGITAL**

Los transitarios españoles abogan por “repensar” la reforma de un Código Aduanero de la Unión que se retrasa, en gran parte, debido a las diferentes velocidades a las que circula Europa en materia aduanera y que han posicionado a la española como una de las administraciones líderes. Esta diferencia de ritmos incide a diario en la tarea de unos profesionales que deben adaptarse a los constantes cambios que impone la automatización y la digitalización y hacer frente a nuevas figuras que restan competitividad, como Trust & Check

Nerea Rodríguez, directora del Departamento de Aduanas e Impuestos Especiales, María González, subdirectora general de Gestion Aduanera, Andreu Camps, director de operaciones de Bytemaster, y Martín Fernández, secretario técnico de FETEIA, debatieron el pasado viernes en el marco de XIII Congreso de FETEIA, acerca de los trabajos para la anunciada Aduana Digital.



Andreu Camps, Maria Gonzalez, Nerea Rodriguez, Martin Fernandez y Juan Uh8a moderador y presidente de la Comision de Aduanas de Feteia

Parece ser que la tensión marcará los próximos tiempos en materia aduanera. La homogeneización de procedimientos de la UE es, sin duda, una ventaja, pero el camino hacia este camino común genera y generará dificultades a los transitarios y repercutirá en sus clientes. Tal como explicó Andreu Camps, la tecnología va rápido y hay que asumir los cambios

y adaptarlos, es decir, “se produce un diálogo con retardo”. Por su parte, los clientes piden más trazabilidad, más documentación y más eficacia...piden ser más competitivos y el resultado no será otro que un 2025 “movidito”.

Este proceso podría dividirse en dos grandes grupos: la automatización y la digitalización, que en este caso, podría sustituirse por la integración, integración con clientes y con herramientas.

A ello se suma la Inteligencia Artificial, una tecnología que ya está aquí y que irrumpirá también atendiendo a la demanda del mercado. En todo caso todas estas tecnologías, según el representante de Bytemaster, tienen como objetivo ganar tiempo. Se trata, pues, de automatizar todo aquello susceptible de serlo para que la empresa se dedique a pensar y tomar decisiones.

Por su parte, María González, explicó las novedades de los sistemas electrónicos y recordó que una vez más el secreto del éxito es la cooperación, con una aduana proactiva y dispuesta a colaborar. Además, insistió en que los plazos no dependen de la Administración española y que son de carácter obligatorio, por lo que una buena predisposición y un diálogo fluido entre la Aduana y las empresas será vital para el cumplimiento de los plazos y el éxito de las medidas implementadas.

Nerea Rodríguez aseguró que en todo caso la digitalización será básica en la reforma del Código Aduanero de la Unión. De hecho, la falta de aplicaciones que den soporte a los cambios son, precisamente, los que están retrasando la entrada en vigor del CAU, que en España será en 2025 pero en otros países se prolongará más allá del próximo año.

La directora del Departamento de Aduanas recordó que el Centro de Datos promovido por la Unión está dirigido, precisamente, a absorber gran parte de estos cambios y es, en todo caso, se ha convertido en una condición indispensable para llevar a buen término el nuevo CAU.

Además, reconoció que no existe la uniformidad necesaria para llevar a cabo el cambio de forma ágil por lo que se constituyó “un grupo de sabios” cuyos trabajos se prolongan debido a la complejidad del tema aduanero.

## **Comercio electrónico**

En la UE se presentaron en 2022 un total de 547 millones de declaraciones y 567 millones de declaraciones de exportación. En el caso de España, en 2023 se produjeron 60 millones de declaraciones en exportación y 17 en importación, cifras que se mantienen en la actualidad. En cuanto al comercio electrónico se recibieron 140 millones de declaraciones vinculadas con comercio electrónico, es decir, de importe inferior a 150 euros. La cifra se prevé que suba hasta los 200 millones a lo largo de este año. “El comercio electrónico, debido a este volumen, presenta muchos problemas de infravaloración y otro tipo de fraudes”, apuntó Rodríguez.

La reforma pretende crear una verdadera frontera externa común, aumentar seguridad y protección, reducir cargas administrativas y crear un marco real para el creciente comercio electrónico. Aún así, y aunque los objetivos están claros, la complejidad hace que se retrasen los plazos. El más urgente de los cambios sería, según Nerea Rodríguez, el relativo a comercio electrónico, que se prevé para 2028, y a que seguirá el Centro de Datos. Si se dan, por el contrario, pequeños avances, como la primera definición de la figura del importador y sus responsabilidades o la creación del citado Centro de Datos o Data Hub a través de un portal único que facilitará la relación con la administración.



Nerea Rodríguez durante su intervención

En todo caso, quedan pendientes muchos flecos. Por ejemplo, la reforma contempla la desaparición del OEA de simplificaciones aduaneras, pero no parece claro, al menos para la Aduana española. También existe la posibilidad de que conviva con la nueva figura del Trust & Check.

Desde el sector, representado en este caso por Martín Fernández se pide una mayor tarea de divulgación por parte de la UE hacia países terceros que no tienen “el nivel de adaptación” de la Aduana y las empresas españolas. El liderazgo español en este sentido supone en ocasiones una mayor dificultad. También se pide a corto plazo la resolución del DUA, que se preveía para 2024 y llegará en 2025 y tendrá algún enlace más.

### **FETEIA pide transparencia**

El nuevo Código aduanero de la unión nace con el objetivo de mejorar la eficiencia de los controles aduaneros. La base para ello es la colaboración entre administraciones y la interoperabilidad entre sistemas. Para lograr la homogeneización se requiere una Ventanilla Única Aduanera completa que realmente admita y facilite todas las operaciones aduaneras permitiendo suministrar la información necesaria para importación/exportación de mercancías desde el territorio aduanero de la UE.

Sin embargo, y a pesar de que los cambios son obligatorios e inminentes, lo cierto es que a día de hoy existen múltiples incógnitas que afectarán al futuro de la profesión, por lo que, para FETEIA, la UE “debe ser mucho más transparente en este proceso de reforma del CAU, sobre todo, y entre otros aspectos, al especificar las ventajas que frente al resto de operadores económicos puede tener el llamado “operador de confianza por control” (“Trust and Check Trader”). Además, y una vez más, la Federación no pasa por alto que la propuesta de modificación del CAU no ha tenido en cuenta, al diseñar la figura del T&C, que la gran mayoría de empresas del sector son pymes a las que les resultará imposible acceder a dicho estatus.

Esto, sumado a la eliminación de múltiples simplificaciones para todos aquellos que no sean T&C implicará, en la práctica, “más impedimentos que los actualmente existentes a la hora de realizar las operaciones de comercio exterior”, tal como concluye FETEIA en las conclusiones de su decimotercer congreso y como se puso de manifiesto en el debate generado en Zaragoza.

Por otro lado, para la Federación hay que corregir de forma “inmediata” la tendencia a promover e incentivar el uso de la representación indirecta, por parte de los representantes que permite dos formas de representación. La urgencia es aún mayor teniendo en cuenta los representantes indirectos pasarán a ser considerados importadores o exportadores, con todos los derechos y obligaciones inherentes a dicha condición, pese a carecer de la información de que disponen los verdaderos importadores o exportadores.

Con estas condiciones, los transitarios españoles consideran que es necesario “repensar” la propuesta de reforma del CAU, dando un mayor papel al sector privado, para resolver los errores de base que tiene. De lo contrario, FETEIA alerta sobre la posibilidad de que se produzca un gran retroceso en el sector.

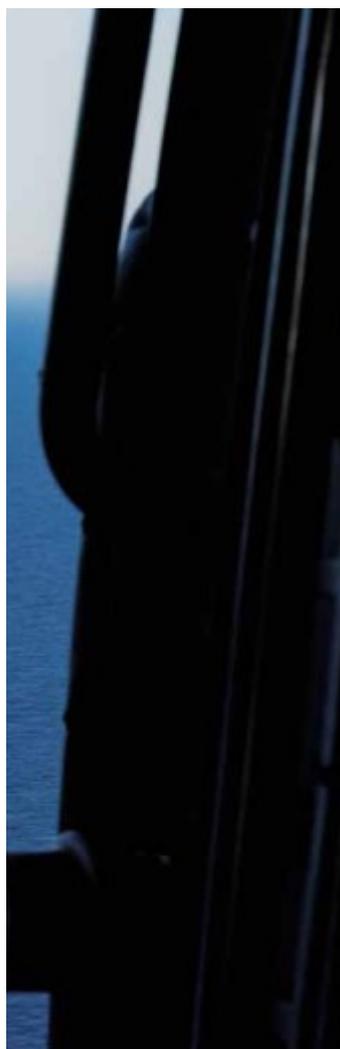
## **PCF**

Desde hace unos meses FETEIA ha situado como prioridad el tema del desarrollo de los Puestos de Control Fronterizo. Para la Federación, las mejoras conseguidas suponen un gran avance, pero continúan siendo necesarias medidas concretas de mejora para la completa homologación al resto de la Unión Europea, como la realización de ciertos controles en destino y agilización de los mismos.

Finalmente, otro en los que está volcando grandes esfuerzos la Federación es la alarmante situación que genera el bloqueo de la Aduana comercial de Melilla. “El tejido comercial de la ciudad autónoma está siendo destruido y no hay ningún motivo de peso para no retomar la actividad normal”, aseguran desde FETEIA.

# EL COMERCIO MARÍTIMO ANTE EL ESPEJO DEL MAR ROJO

LA DISRUPCIÓN CUMPLE SU PRIMER ANIVERSARIO SIN MOSTRAR MEJORA Y CON EL MODELO DE NEGOCIO PATAS ARRIBA



La crisis del Mar Rojo toma visos de convertirse en un fenómeno de potente simbolismo en el corazón del comercio marítimo y global. El prosaísmo de los ataques de la milicia hutí a buques de toda raigambre internacional encierra el manido proverbio chino del aleteo de la mariposa, tan ligado a fenómenos que iluminan los pormenores de un mundo globalizado. Pero también tiene algo de la metáfora del espejo, o de la bajada a los infiernos que, en el mundo clásico, revelaba una verdad: el desvío de buques, la falta de contenedores vacíos, el precio de los fletes o la congestión portuaria han volteado el sistema y generado nuevas ansiedades a cargadores e intermediarios logísticos, pero traen inesperados beneficios a otros actores del negocio, iluminando una relación algo contradictoria con la disrupción. Teñida de incertidumbre, su evolución se encamina al año de existencia sin aparentar remisión, con un balance dispar para los distintos eslabones de la cadena.

DA



## **Enric Ticó: "Los transitarios españoles debemos trabajar juntos"**

El pasado viernes arrancaba en el Monasterio de Cogullada la decimotercera edición del Congreso de FETEIA-OLTRA, el encuentro nacional de transitarios que ha reunido en Zaragoza a profesionales de toda España centrado en analizar los desafíos que debe afrontar la profesión en un entorno convulso, cambiante y azotado por cambios geopolíticos que impactan de lleno en las cadenas de suministro.



Blanca Guitart, directora de FETEIA y del Congreso, dio la bienvenida a los asistentes



Ismael de Marcos, presidente de ATEIA-OLTRA Aragón

El acto inaugural corrió a cargo del presidente de FETEIA, Enric Ticó, la directora de la Federación y el Congreso, Blanca Guitart, el presidente de ATEIA-Aragón, Ismael de Marcos, Ana Farré, directora de la Fundación Campus Ibercaja, Raquel Campos, directora de Planificación Estratégica y Logística del Gobierno de Aragón, y Carlos Gimeno, consejero de Economía, Transformación Digital y Transparencia del Ayuntamiento de Zaragoza.

Sí en algo coincidieron todos ellos fue en la necesaria colaboración entre las iniciativas pública y privada para garantizar el éxito de la logística. Precisamente, Aragón se posiciona como referente en esta cooperación y también como un claro ejemplo de crecimiento y desarrollo logístico en los últimos veinte años.



Enric Ticó trasladaba esta unión al colectivo que representa FETEIA, con cerca de 650 empresas representadas y 40.000 empleos. “Los transitarios españoles debemos trabajar juntos”, señalaba el viernes el presidente de la Federación. “Es la única opción de tener la capacidad de sobrevivir en un mundo muy complicado. En este sentido, siempre hemos intentado ser muy propositivos y así lo hemos demostrado articulando nuestras acciones en torno

a grupos de trabajo que definen propuestas al servicio de todos los transitarios”. “Luchamos ante una realidad compleja. Antes todo era programable y ahora debemos hacer frente a la irrupción de cambios provocados por decisiones políticas. A esto se suma una cierta dictadura de los fondos de inversión y nosotros, en realidad, somos básicamente pyme. Por ello, la única manera de resolver esta situación es estar juntos”.



Carlos Gimeno, Consejero de Economía del Ayuntamiento de Zaragoza



Raquel Campos, Directora de planificación estratégica y logística del Gobierno de Aragón

Precisamente este trabajo en equipo, con una estrecha colaboración entre el gobierno de Aragón y las empresas privadas, es el que ha puesto las bases para el desarrollo logístico de Aragón, con una evolución más que notable en los últimos 25 años, con proyectos insignia como PLAZA, Alia o Terminal Marítima de Zaragoza y con un aeropuerto que se sitúa tercero en el ranking de carga aérea a nivel nacional. “Se encuentran en la marca de calidad de Aragón”, aseguraba Raquel Sánchez, que aludió a los grandes proyectos y la confianza de

grupos como Inditex en esta comunidad, cuya capacidad de captación de inversiones está sin duda al alza.



El congreso reunió a profesionales de toda España

“Tenemos en marcha el Plan Estratégico de Logística, con un horizonte de desarrollo desde ahora hasta dentro de quince años. Es una hoja de ruta para la expansión de nuestros servicios e infraestructuras logística”, apuntó. A este plan se suma la enorme oferta de suelo de calidad, con parcelas superiores a los 50.000 metros cuadrados y con compromisos de “hasta un millón de metros cuadrados”.

### **La oferta aragonesa**

La primera mesa de debate del Congreso de FETEIA se centró en las claves que han hecho de la oferta logística de Aragón un elemento captador de inversiones. En la sesión participaron Ricardo López, director del Aeropuerto de Zaragoza, Ángel Gil, gerente de ALIA, Ramón Adé, director de Terminal Marítima de Zaragoza, Susana Val, directora de Zaragoza Logistics Center, y Pedro Sas, director de Aragón Plataforma Logística.

La buena sintonía entre administración y empresa y la posición estratégica de Zaragoza, próxima a los principales puertos españoles, con excelentes comunicaciones viarias y una sólida estructura ferroviaria, se plasma en una red logística de primer orden.

Muchos de los principales valores logísticos de la región se lanzaron hace más de veinte años y han sabido aprovechar el potencial de Aragón y la demanda del mercado. Así, Aragón cuenta con el tercer aeropuertos español en carga, el de Zaragoza, que en 2021 marcó su año récord, con 200.000 toneladas de carga, y que cuenta con 40 frecuencias de cargueros a la semana, una oferta que según su director hay que poner en valor y saber ofrecer al mercado, dándole a conocer que hay espacios de carga disponibles y excelentes conexiones, lo que garantizaría el crecimiento futuro del recinto aeroportuario.

Por su parte, TMZ surge en un momento, tras la crisis de 2007, en el que Aragón dio el gran salto, multiplicando por seis las exportaciones y por cuatro la importación, sólo si hablamos de comercio internacional marítimo y en contenedor, según explicaba el viernes su responsable.

“Pasamos de una economía doméstica a una economía abierta al mercado. Nuestro principal activo es una terminal ferroviaria de primer orden y una elevada eficacia intermodal”, puntualizó Adé. En este sentido, señaló que el tiempo medio de tránsito de un camión en la instalación es de apenas 18 minutos, lo que permite realizar varios viajes al día. Así, en 2022 TMZ alcanzó su récord, con 420.000 TEU: “La evolución de la infraestructura va en función de la demanda y responde a la buena coordinación público-privada”.

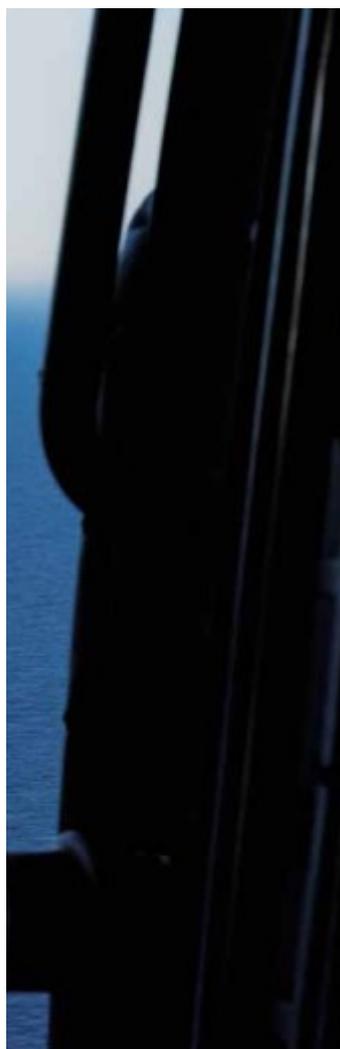
Eso sí, el director de Alia reclamó más inversión en ferrocarril y, sobre todo, la ejecución de los compromisos adquiridos sobre los corredores, al tiempo que reconoció que aún queda mucho por hacer en materia aduanera.



Instantánea de la inauguración del XIII Congreso

# EL COMERCIO MARÍTIMO ANTE EL ESPEJO DEL MAR ROJO

LA DISRUPCIÓN CUMPLE SU PRIMER ANIVERSARIO SIN MOSTRAR MEJORA Y CON EL MODELO DE NEGOCIO PATAS ARRIBA



La crisis del Mar Rojo toma visos de convertirse en un fenómeno de potente simbolismo en el corazón del comercio marítimo y global. El prosaísmo de los ataques de la milicia hutí a buques de toda raigambre internacional encierra el manido proverbio chino del aleteo de la mariposa, tan ligado a fenómenos que iluminan los pormenores de un mundo globalizado. Pero también tiene algo de la metáfora del espejo, o de la bajada a los infiernos que, en el mundo clásico, revelaba una verdad: el desvío de buques, la falta de contenedores vacíos, el precio de los fletes o la congestión portuaria han volteado el sistema y generado nuevas ansiedades a cargadores e intermediarios logísticos, pero traen inesperados beneficios a otros actores del negocio, iluminando una relación algo contradictoria con la disrupción. Teñida de incertidumbre, su evolución se encamina al año de existencia sin aparentar remisión, con un balance dispar para los distintos eslabones de la cadena.

DA

## Feteia-Oltra reclama una mejor gestión de las Autoridades Portuarias

La Federación insiste en la necesidad de que los órganos de administración de las Autoridades Portuarias sean más abiertos y transparentes, dando entrada a los usuarios de los servicios portuarios.



Feteia-Oltra ha presentado enmiendas al Proyecto de Ley de Modificación del Texto Refundido de la Ley de Puertos del Estado y de la Marina Mercante, y de la Ley de Navegación Marítima, con el objetivo de mejorar el sistema de gobernanza de las Autoridades Portuarias y facilitar la resolución de conflictos relativos a los daños a las mercancías ante los tribunales locales.

En lo referido a la gobernanza, la Federación está insistiendo desde hace tiempo en la necesidad de que **los órganos de administración de las Autoridades Portuarias** sean más abiertos y transparentes, dando entrada a los usuarios de los servicios portuarios, lo cual redundaría en una mayor búsqueda de competitividad.

En este sentido, recuerdan que los puertos compiten no solo entre sí, sino también contra otros enclaves, por lo que resulta necesario que los Consejos de Administración tengan **la visión de negocio de los operadores**.

Con la segunda enmienda se busca **facilitar la litigación en territorio nacional**, evitando que los perjudicados por los daños tengan que acudir a jurisdicciones extranjeras aunque el daño se produzca en nuestro territorio, pues esta situación resulta excesivamente gravosa, desde el punto de vista económico.

**MARÍTIMO**

## FETEIA apuesta por mejorar la gestión de las autoridades portuarias y la resolución de conflictos



La federación de transitarios ha presentado enmiendas al Proyecto de Ley de Modificación del Texto Refundido de la Ley de Puertos del Estado y de la Marina Mercante, y de la Ley de Navegación Marítima.

**FETEIA-OLTRA ha presentado enmiendas al Proyecto de Ley de Modificación del Texto Refundido de la Ley de Puertos del Estado y de la Marina Mercante, y de la Ley de Navegación Marítima, con el doble objetivo de mejorar el sistema de gobernanza de las autoridades portuarias y de facilitar la resolución de conflictos relativos a los daños a las mercancías ante tribunales locales.**

BARCELONA. En lo referido a la gobernanza, FETEIA-OLTRA está insistiendo desde hace tiempo en la necesidad de que los órganos de administración de las autoridades portuarias sean más abiertos y transparentes, dando entrada a los usuarios de los servicios portuarios.

Esto, sin duda, redundaría en una mayor búsqueda de competitividad. Los puertos compiten no solo entre sí, sino contra otros enclaves, por lo que resulta necesario que los Consejos de Administración tengan la visión de negocio de los operadores, apunta la federación.

Con la otra enmienda se busca facilitar la litigación en territorio nacional, evitando que los perjudicados por los daños tengan que acudir a jurisdicciones extranjeras aunque el daño se produzca en nuestro territorio, lo que resulta excesivamente gravoso, desde el punto de vista económico, señaló la organización.

## Feteia-Oltra reclama una mejor gestión de las Autoridades Portuarias

La Federación insiste en la necesidad de que los órganos de administración de las Autoridades Portuarias sean más abiertos y transparentes, dando entrada a los usuarios de los servicios portuarios.



Feteia-Oltra ha presentado enmiendas al Proyecto de Ley de Modificación del Texto Refundido de la Ley de Puertos del Estado y de la Marina Mercante, y de la Ley de Navegación Marítima, con el objetivo de mejorar el sistema de gobernanza de las Autoridades Portuarias y facilitar la resolución de conflictos relativos a los daños a las mercancías ante los tribunales locales.

En lo referido a la gobernanza, la Federación está insistiendo desde hace tiempo en la necesidad de que **los órganos de administración de las Autoridades Portuarias** sean más abiertos y transparentes, dando entrada a los usuarios de los servicios portuarios, lo cual redundaría en una mayor búsqueda de competitividad.

En este sentido, recuerdan que los puertos compiten no solo entre sí, sino también contra otros enclaves, por lo que resulta necesario que los Consejos de Administración tengan **la visión de negocio de los operadores**.

Con la segunda enmienda se busca **facilitar la litigación en territorio nacional**, evitando que los perjudicados por los daños tengan que acudir a jurisdicciones extranjeras aunque el daño se produzca en nuestro territorio, pues esta situación resulta excesivamente gravosa, desde el punto de vista económico.

# FETEIA pide cambios en la gobernanza portuaria



*La federación de transitarios ha presentado enmiendas al proyecto de Ley de Modificación del Texto Refundido de la Ley de Puertos*

FETEIA-OLTRA ha presentado enmiendas al [proyecto de Ley de Modificación del Texto Refundido de la Ley de Puertos del Estado y de la Marina Mercante, y de la Ley de Navegación Marítima](#), “con el doble objetivo de mejorar el sistema de gobernanza de las autoridades portuarias y de facilitar la resolución de conflictos relativos a los daños a las mercancías ante tribunales locales”, remarca la federación de transitarios en un comunicado.

En lo referido a la [gobernanza](#), FETEIA-OLTRA declara que “está insistiendo desde hace tiempo en la necesidad de que los órganos de administración de las autoridades portuarias sean más abiertos y transparentes, dando entrada a los usuarios de los servicios portuarios. Esto, sin duda, redundaría en una mayor búsqueda de competitividad. Los puertos compiten no solo entre sí, sino contra otros enclaves, por lo que resulta necesario que los consejos de administración tengan la visión de negocio de los operadores”.

## Resolución de conflictos

Respecto a la segunda enmienda sobre la resolución de conflictos, la federación presidida por Enric Ticó, “busca facilitar [la litigación](#) en territorio nacional, evitando que los perjudicados por los daños tengan que acudir a jurisdicciones extranjeras aunque el daño se produzca en nuestro territorio, lo que resulta excesivamente gravoso, desde el punto de vista económico”, concluye el comunicado de FETEIA.

## Feteia-Oltra reclama una mejor gestión de las Autoridades Portuarias

La Federación insiste en la necesidad de que los órganos de administración de las Autoridades Portuarias sean más abiertos y transparentes, dando entrada a los usuarios de los servicios portuarios.



Feteia-Oltra ha presentado enmiendas al Proyecto de Ley de Modificación del Texto Refundido de la Ley de Puertos del Estado y de la Marina Mercante, y de la Ley de Navegación Marítima, con el objetivo de mejorar el sistema de gobernanza de las Autoridades Portuarias y facilitar la resolución de conflictos relativos a los daños a las mercancías ante los tribunales locales.

En lo referido a la gobernanza, la Federación está insistiendo desde hace tiempo en la necesidad de que **los órganos de administración de las Autoridades Portuarias** sean más abiertos y transparentes, dando entrada a los usuarios de los servicios portuarios, lo cual redundaría en una mayor búsqueda de competitividad.

En este sentido, recuerdan que los puertos compiten no solo entre sí, sino también contra otros enclaves, por lo que resulta necesario que los Consejos de Administración tengan **la visión de negocio de los operadores**.

Con la segunda enmienda se busca **facilitar la litigación en territorio nacional**, evitando que los perjudicados por los daños tengan que acudir a jurisdicciones extranjeras aunque el daño se produzca en nuestro territorio, pues esta situación resulta excesivamente gravosa, desde el punto de vista económico.

## FETEIA-OLTRA presenta enmiendas para mejorar la gobernanza portuaria y facilitar la resolución de conflictos sobre daños a mercancías

La federación ha defendido la necesidad de que los órganos de administración de las autoridades portuarias se vuelvan más transparentes y abiertos



FETEIA-OLTRA ha presentado una serie de enmiendas al Proyecto de Ley de Modificación del Texto Refundido de la Ley de [Puertos del Estado](#) y de la Marina Mercante, así como de la Ley de Navegación Marítima, con el fin de reforzar la gobernanza de las autoridades portuarias y facilitar la resolución de litigios por daños a mercancías en tribunales locales.

En cuanto a la gobernanza, la federación ha defendido la necesidad de que los órganos de administración de las autoridades portuarias se vuelvan más transparentes y abiertos, permitiendo la participación de los usuarios de los servicios portuarios. Según FETEIA-OLTRA, esto contribuiría a mejorar la competitividad de los puertos, que no solo compiten entre sí, sino también con otros enclaves logísticos internacionales. La inclusión de operadores con experiencia en el negocio portuario en los Consejos de Administración ofrecería una visión más orientada a las necesidades del mercado y, por tanto, permitiría una gestión más eficiente y competitiva.

La segunda enmienda propuesta por FETEIA-OLTRA tiene como objetivo facilitar los procesos judiciales relacionados con los daños a mercancías dentro del territorio español. Actualmente, los afectados a menudo se ven obligados a litigar en jurisdicciones extranjeras, lo que implica un coste elevado y una complejidad añadida para las empresas nacionales. Con esta enmienda, se busca garantizar que los conflictos puedan resolverse en tribunales locales, simplificando los procesos y reduciendo los costes asociados a estas disputas.

Estas propuestas reflejan la voluntad de FETEIA-OLTRA de contribuir a un entorno portuario más eficiente y accesible, tanto desde el punto de vista de la gobernanza como en la protección de los intereses de las empresas que operan en el ámbito del transporte y la logística marítima.

## Feteia-Oltra reclama una mejor gestión de las Autoridades Portuarias

La Federación insiste en la necesidad de que los órganos de administración de las Autoridades Portuarias sean más abiertos y transparentes, dando entrada a los usuarios de los servicios portuarios.



Feteia-Oltra ha presentado enmiendas al Proyecto de Ley de Modificación del Texto Refundido de la Ley de Puertos del Estado y de la Marina Mercante, y de la Ley de Navegación Marítima, con el objetivo de mejorar el sistema de gobernanza de las Autoridades Portuarias y facilitar la resolución de conflictos relativos a los daños a las mercancías ante los tribunales locales.

En lo referido a la gobernanza, la Federación está insistiendo desde hace tiempo en la necesidad de que **los órganos de administración de las Autoridades Portuarias** sean más abiertos y transparentes, dando entrada a los usuarios de los servicios portuarios, lo cual redundaría en una mayor búsqueda de competitividad.

En este sentido, recuerdan que los puertos compiten no solo entre sí, sino también contra otros enclaves, por lo que resulta necesario que los Consejos de Administración tengan **la visión de negocio de los operadores**.

Con la segunda enmienda se busca **facilitar la litigación en territorio nacional**, evitando que los perjudicados por los daños tengan que acudir a jurisdicciones extranjeras aunque el daño se produzca en nuestro territorio, pues esta situación resulta excesivamente gravosa, desde el punto de vista económico.

## **FETEIA-OLTRA presenta esmenes per millorar la Governança de les autoritats portuàries i facilitar la resolució de conflictes**

Amb aquestes modificacions, l'organització pretén millorar el sistema de governança de les autoritats portuàries i facilitar la resolució de conflictes relacionats amb danys a mercaderies, sense necessitat de recórrer a tribunals estrangers.



La Federació Espanyola de Transitaris, Expedidors Internacionals i Assimilats (**FETEIA-OLTRA**) ha proposat esmenes al **Projecte de llei de modificació del text refós de la Llei de ports de l'Estat i de la Marina Mercant, i de la Llei de Navegació Marítima**.

Pel que fa a la governança, **FETEIA-OLTRA** subratlla la importància d'una transparència i obertura més grans en els òrgans d'administració de les autoritats portuàries, permetent la inclusió dels usuaris dels serveis portuaris. Segons la federació, aquesta mesura contribuiria a una major competitivitat, ja que "els ports no només competeixen entre si, sinó també contra altres enclavaments, per la qual cosa és essencial que els **Consells d'administració** comptin amb la visió empresarial dels operadors".

D'altra banda, la segona esmena proposada busca evitar que els perjudicats per danys a mercaderies hagin de litigar en jurisdiccions estrangeres, fins i tot quan el dany passa a territori espanyol. **FETEIA-OLTRA** considera que aquesta pràctica és "excessivament costosa des del punt de vista econòmic" i defensa que els conflictes es resolguin davant de tribunals locals per facilitar l'accés a la justícia.

## Feteia-Oltra reclama una mejor gestión de las Autoridades Portuarias

La Federación insiste en la necesidad de que los órganos de administración de las Autoridades Portuarias sean más abiertos y transparentes, dando entrada a los usuarios de los servicios portuarios.



Feteia-Oltra ha presentado enmiendas al Proyecto de Ley de Modificación del Texto Refundido de la Ley de Puertos del Estado y de la Marina Mercante, y de la Ley de Navegación Marítima, con el objetivo de mejorar el sistema de gobernanza de las Autoridades Portuarias y facilitar la resolución de conflictos relativos a los daños a las mercancías ante los tribunales locales.

En lo referido a la gobernanza, la Federación está insistiendo desde hace tiempo en la necesidad de que **los órganos de administración de las Autoridades Portuarias** sean más abiertos y transparentes, dando entrada a los usuarios de los servicios portuarios, lo cual redundaría en una mayor búsqueda de competitividad.

En este sentido, recuerdan que los puertos compiten no solo entre sí, sino también contra otros enclaves, por lo que resulta necesario que los Consejos de Administración tengan **la visión de negocio de los operadores**.

Con la segunda enmienda se busca **facilitar la litigación en territorio nacional**, evitando que los perjudicados por los daños tengan que acudir a jurisdicciones extranjeras aunque el daño se produzca en nuestro territorio, pues esta situación resulta excesivamente gravosa, desde el punto de vista económico.



Feteia-Oltra ha presentado enmiendas al Proyecto de Ley de Modificación del Texto Refundido de la Ley de Puertos del Estado y de la Marina Mercante, y de la Ley de Navegación Marítima con el doble objetivo de mejorar el sistema de gobernanza de las autoridades portuarias y de facilitar la resolución de conflictos relativos a los daños a las mercancías ante tribunales locales. En lo referido a la gobernanza, Feteia-Oltra está insistiendo desde hace tiempo en la necesidad de que los órganos de administración de las autoridades portuarias sean más abiertos y transparentes, dando entrada a los usuarios de los servicios portuarios. Esto, sin duda, redundaría en una mayor búsqueda de competitividad. Los puertos compiten no solo entre sí, sino contra otros enclaves, por lo que resulta necesario que los consejos de administración tengan la visión de negocio de los operadores.

Con la otra enmienda se busca facilitar la litigación en territorio nacional, evitando que los perjudicados por los daños tengan que acudir a jurisdicciones extranjeras aunque el daño se produzca en nuestro territorio, lo que resulta excesivamente gravoso, desde el punto de vista económico.

## Feteia-Oltra reclama una mejor gestión de las Autoridades Portuarias

La Federación insiste en la necesidad de que los órganos de administración de las Autoridades Portuarias sean más abiertos y transparentes, dando entrada a los usuarios de los servicios portuarios.



Feteia-Oltra ha presentado enmiendas al Proyecto de Ley de Modificación del Texto Refundido de la Ley de Puertos del Estado y de la Marina Mercante, y de la Ley de Navegación Marítima, con el objetivo de mejorar el sistema de gobernanza de las Autoridades Portuarias y facilitar la resolución de conflictos relativos a los daños a las mercancías ante los tribunales locales.

En lo referido a la gobernanza, la Federación está insistiendo desde hace tiempo en la necesidad de que **los órganos de administración de las Autoridades Portuarias** sean más abiertos y transparentes, dando entrada a los usuarios de los servicios portuarios, lo cual redundaría en una mayor búsqueda de competitividad.

En este sentido, recuerdan que los puertos compiten no solo entre sí, sino también contra otros enclaves, por lo que resulta necesario que los Consejos de Administración tengan **la visión de negocio de los operadores**.

Con la segunda enmienda se busca **facilitar la litigación en territorio nacional**, evitando que los perjudicados por los daños tengan que acudir a jurisdicciones extranjeras aunque el daño se produzca en nuestro territorio, pues esta situación resulta excesivamente gravosa, desde el punto de vista económico.

## La huelga de los estibadores americanos golpea el suministro mundial

El sector transitario destaca el “demoledor impacto económico” que genera el desvío del tráfico de contenedores por la huelga en las terminales de la costa Este y Golfo de Estados Unidos a las puertas de la campaña navideña.

Los peores augurios se confirman para una cadena de suministro que este mes intensifica su actividad para atender la temporada navideña, y con la crisis del mar Rojo como telón de fondo, cuya resolución geopolítica se complica a pasos agigantados.

La última propuesta presentada por la patronal americana United States Marine Alliance (USMX) a los estibadores agrupados en la International Longshoremen’s Association (ILA), que suponía “aumentar los salarios casi un 50 por ciento, triplicar las contribuciones de la empresa a los planes de jubilación de los empleados portuarios, reforzar la asistencia sanitaria y mantener el lenguaje actual en torno a la automatización de las terminales”, no ha logrado desatascar las negociaciones del nuevo contrato de los trabajadores portuarios (convenio colectivo).

Hoy, 1 de octubre, ha arrancado la [huelga convocada](#) por la asociación ILA, que preside Harold Daggett, en las terminales portuarias de la costa Este y del Golfo de Estados Unidos, a la que se han sumado sus homólogos del puerto canadiense de Montreal, Maritime Employers Association (MEA). Se trata de la primera huelga portuaria que sacude el país desde 1977.



Imagen de una terminal de contenedores del puerto de Savannah, que en 2023 movió 4,9 millones de TEU.

Desde la Federación Española de Transitarios (Feteia-Oltra) ven con mucha preocupación la huelga dadas las grandes dificultades para readaptar a otros puertos la mayor parte de tráfico que se mueve en las 36 terminales de contenedores de la costa Este y del Golfo de Estados Unidos, que mueven más del 50 por ciento de la carga, y a la que se han añadido las de Viau y Maisonneuve, en Montreal, el segundo de Canadá tras Vancouver, con 1,5 millones de TEU en 2023.

Víctor Martín, presidente de Ateia-Euskadi y director de la transitaria Decoexsa Bilbao, revela que “el tráfico marítimo ya se está desviando a la costa Oeste de Estados Unidos, especialmente a los puertos de Los Ángeles y Long Beach, ambos con unos movimientos que se acercan al millón de TEU mensuales”, que pulverizarán sus registros de 2023, con más de ocho millones de cajas cada uno.

A su juicio, “pese al elevado riesgo de saturación de los puertos estadounidenses de la Costa Oeste, la alternativa de las terminales de México es todavía mucho más compleja al añadirse las dificultades de la limitada capacidad del modo ferroviario junto con la barrera aduanera”. Sin embargo, Martín incide en que este cambio de rutas marítimas de los portacontenedores de la costa Este a la Oeste, “que tardará meses en la normalización de los tráficos marítimo, y cuyo colapso se extenderá al transporte por carretera y ferroviario, supone un impacto económico demoledor para el import/export, con una cadena de suministro global más ineficiente, al generar sobrecostes y retrasos, que repercutirán, inevitablemente, en el consumidor final al encarecerse los productos con escasez en el mercado”.

El presidente de Ateia-Euskadi considera que “la industria alimentaria, especialmente la que se transporta en contenedores *reefer*, junto con la de automoción, serán los sectores más afectados” por la huelga de la estiba convocada por la asociación de estibadores ILA.

Para dar respuesta a las mercancías de mayor valor, Víctor Martín también contempla el crecimiento del transporte de carga aérea con Estados Unidos, así como de soluciones intermodales que incorporen dicho modo”.

La huelga afecta a unos de los principales socios comerciales de España, con un volumen de negocio que superó los 47.000 millones de euros el pasado año entre importaciones y exportaciones, según datos del Ministerio de Industria, Comercio y Turismo.

Entre las primeras señales de la difícil situación que se avecina, la consultora danesa eeSea, que monitorea todos los horarios y movimientos de los buques, registra, a fecha de hoy, un total de 260 buques con una previsión de llegada durante los próximos 7 días a los puertos afectados por la huelga.

Por su parte, el analista marítimo John McCown, reveló que alrededor del 16 por ciento de la flota mundial de transporte de contenedores está desplegada en servicios a las costas Este y del Golfo de Estados Unidos, un porcentaje que “es el doble de la reducción de la capacidad general de la industria como consecuencia de la crisis del Mar Rojo”.

En la misma línea, la consultora Drewry ha alertado que “una huelga prolongada podría interrumpir las cadenas de suministro hasta bien entrado 2025, no solo causando demoras en los puertos estadounidenses, sino también impactando los cronogramas de envío globales, la disponibilidad de suministro y las tarifas de flete de contenedores, especialmente en Europa y Asia.

## Feteia-Oltra reclama una mejor gestión de las Autoridades Portuarias

La Federación insiste en la necesidad de que los órganos de administración de las Autoridades Portuarias sean más abiertos y transparentes, dando entrada a los usuarios de los servicios portuarios.



Feteia-Oltra ha presentado enmiendas al Proyecto de Ley de Modificación del Texto Refundido de la Ley de Puertos del Estado y de la Marina Mercante, y de la Ley de Navegación Marítima, con el objetivo de mejorar el sistema de gobernanza de las Autoridades Portuarias y facilitar la resolución de conflictos relativos a los daños a las mercancías ante los tribunales locales.

En lo referido a la gobernanza, la Federación está insistiendo desde hace tiempo en la necesidad de que **los órganos de administración de las Autoridades Portuarias** sean más abiertos y transparentes, dando entrada a los usuarios de los servicios portuarios, lo cual redundaría en una mayor búsqueda de competitividad.

En este sentido, recuerdan que los puertos compiten no solo entre sí, sino también contra otros enclaves, por lo que resulta necesario que los Consejos de Administración tengan **la visión de negocio de los operadores**.

Con la segunda enmienda se busca **facilitar la litigación en territorio nacional**, evitando que los perjudicados por los daños tengan que acudir a jurisdicciones extranjeras aunque el daño se produzca en nuestro territorio, pues esta situación resulta excesivamente gravosa, desde el punto de vista económico.

## El Congreso de FETEIA pone en valor la figura del transitario y pide más transparencia a Europa

Si algo quedó patente en el último Congreso de FETEIA, celebrado en Zaragoza la pasada semana, es que, a pesar de la incertidumbre y los cambios constantes que se producen en el comercio internacional, el transitario sigue siendo el principal aliado de las empresas y, como tal, debe adaptarse a toda velocidad a las nuevas exigencias del mercado



Enric Ticó, Manuel Herrera, Ismael de Maroos, Blanca Guitart y Martínez Fernández (Foto VM)

Enric Ticó lo recordaba en la presentación de las conclusiones del congreso, donde aseguró que es necesario que las administraciones apuesten por atraer y facilitar inversiones que ayuden a fortalecer y a hacer crecer al sector. En este sentido, desde FETEIA se mantiene el compromiso de defensa de las empresas del colectivo, con talante colaborativo y constructivo, siendo protagonista en los múltiples foros, nacionales e internacionales de los que forma parte.

Por otro lado, las empresas del sector deben ser motor de cambio para que la sociedad adopte los nuevos estándares en materia de descarbonización e igualdad. “Las organizaciones patronales jugamos un papel clave para que las empresas afronten con éxito este reto, promoviendo las medidas de mejora”, señalan desde la Federación. Además, reforzará el impulso de acciones solidarias.

En relación al contexto económico internacional, y tal como se puso de manifiesto en las sesiones de trabajo del Congreso, se prevé una cierta recuperación económica lenta y

desigual. Existe mucha incertidumbre por los riesgos geopolíticos y las tendencias proteccionistas, así que se espera que el comercio internacional crezca a tasas menores y se sigan reorganizando las cadenas logísticas.

Desde FETEIA se aboga por implementar medidas para la mejora de la eficiencia del transporte marítimo. La crisis del Mar Rojo ha provocado un aumento de tráfico en nuestros puertos y es necesario que todos los actores colaboren para evitar colapsos e impactos medioambientales negativos.

### **Intermodalidad**

La intermodalidad se sigue constituyendo como una pieza capital en el transporte de mercancías y en el que se realiza sirviéndose de contenedores, con un transporte puerta a puerta que gana en eficiencia y seguridad.

Por otro lado, la multimodalidad requiere de unas infraestructuras físicas, pero también jurídicas, así que sería necesario contar con una regulación adecuada en el marco de las Naciones Unidas.

Aunque desde FETEIA queda claro que el nuevo Código Aduanero de la Unión nace con el objetivo de mejorar la eficiencia de los controles aduaneros, algo que depende en gran medida de la colaboración entre administraciones y la interoperabilidad entre sistemas. Así, los transitarios reclaman una Ventanilla Única Aduanera completa que realmente admita y facilite todas las operaciones aduaneras.

Por otro lado, existen múltiples incógnitas que afectarán al futuro de la profesión, por lo que la UE debe ser mucho más transparente en este proceso de reforma del CAU, sobre todo al especificar las ventajas que frente al resto de operadores económicos puede tener el llamado "operador de confianza por control" (Trust and Check Trader). "La propuesta de modificación del CAU no ha tenido en cuenta que la gran mayoría de empresas del sector con pymes a las que les resultará imposible acceder a dicho estatus. "Esto, sumado a la eliminación de múltiples simplificaciones para todos aquellos que no sean T & C implicará más impedimentos que los actualmente existentes a la hora de realizar las operaciones de comercio exterior", señalan desde la Federación.

Sin embargo, FETEIA sí que hace hincapié en que es imprescindible incentivar el uso de la representación indirecta por parte de los representantes aduaneros, lo que pone en riesgo su actividad y supervivencia y va en contra del propio CAU, que permite dos formas de representación. Por el contrario, los representantes indirectos pasarán a ser considerados importadores o exportadores pese a carecer de la información de que disponen estos. Así,

FETEIA insta a la CE a “repensarse la propuesta de reforma del CAU, dando mayor papel al sector privado” y reclama que se ponga en valor la actividad de la representación aduanera.

En el lado más positivo, FETEIA considera que se han logrado notables avances en las medidas de mejora de los Puestos de Control Fronterizo, aunque considera necesario seguir actuando para la completa homologación con el resto de la UE. También pide que se siga trabajando para desbloquear la Aduana comercial de Melilla.

A lo largo del congreso se ha puesto de manifiesto la necesidad de avanzar en digitalización para lograr una mayor eficiencia y lograr, en el caso del tema aduanero, ventajas derivadas, como la introducción de un portal único de la UE.

Esta digitalización debería basarse en la colaboración interoperabilidad de las plataformas y sistemas para que las empresas den respuesta a sus clientes de forma flexible y rápida.

También la ciberseguridad se ha constituido como un desafío crucial para las empresas, sobre todo en este momento particularmente crítico.

### **Tenerife toma el relevo**

El próximo Congreso de FETEIA, el decimocuarto, tendrá lugar en Tenerife en 2026. El presidente de ATEIA Aragón, Ismael de Marcos, pasó el testigo a Manuel Herrera, presidente de ATEIA Las Palmas y miembro de ATEIA Tenerife en representación del presidente de esta última, Darío Hernández, que no pudo asistir al encuentro de Zaragoza. Las islas, por su parte, acogieron con muchas ganas e ilusión la iniciativa. Alicante y Málaga también presentaron su candidatura y en estos dos años acogerán sendas jornadas.

## **EL CONGRESO DE FETEIA PONE EN VALOR LA FIGURA DEL TRANSITARIO Y PIDE MÁS TRANSPARENCIA A EUROPA**

**Si algo quedó patente en el último Congreso de FETEIA, celebrado en Zaragoza la pasada semana, es que, a pesar de la incertidumbre y los cambios constantes que se producen en el comercio internacional, el transitario sigue siendo el principal aliado de las empresas y, como tal, debe adaptarse a toda velocidad a las nuevas exigencias del mercado**

Enric Ticó lo recordaba en la presentación de las conclusiones del congreso, donde aseguró que es necesario que las administraciones apuesten por atraer y facilitar inversiones que ayuden a fortalecer y a hacer crecer al sector. En este sentido, desde FETEIA se mantiene el compromiso de defensa de las empresas del colectivo, con talante colaborativo y constructivo, siendo protagonista en los múltiples foros, nacionales e internacionales de los que forma parte.



Por otro lado, las empresas del sector deben ser motor de cambio para que la sociedad adopte los nuevos estándares en materia de descarbonización e igualdad. “Las organizaciones patronales jugamos un papel clave para que las empresas afronten con éxito este reto, promoviendo las medidas de mejora”, señalan desde la Federación. Además, reforzará el impulso de acciones solidarias.

En relación al contexto económico internacional, y tal como se puso de manifiesto en las sesiones de trabajo del Congreso, se prevé una cierta recuperación económica lenta y desigual. Existe mucha incertidumbre por los riesgos geopolíticos y las tendencias proteccionistas, así que se espera que el comercio internacional crezca a tasas menores y se sigan reorganizando las cadenas logísticas.



Desde FETEIA se aboga por implementar medidas para la mejora de la eficiencia del transporte marítimo. La crisis del Mar Rojo ha provocado un aumento de tráfico en nuestros puertos y es necesario que todos los actores colaboren para evitar colapsos e impactos medioambientales negativos.

### **Intermodalidad**

La intermodalidad se sigue constituyendo como una pieza capital en el transporte de mercancías y en el que se realiza sirviéndose de contenedores, con un transporte puerta a puerta que gana en eficiencia y seguridad.

Por otro lado, la multimodalidad requiere de unas infraestructuras físicas, pero también jurídicas, así que sería necesario contar con una regulación adecuada en el marco de las Naciones Unidas.

Aunque desde FETEIA queda claro que el nuevo Código Aduanero de la Unión nace con el objetivo de mejorar la eficiencia de los controles aduaneros, algo que depende en gran medida de la colaboración entre administraciones y la interoperabilidad entre sistemas. Así, los transitarios reclaman una Ventanilla Única Aduanera completa que realmente admita y facilite todas las operaciones aduaneras.



Por otro lado, existen múltiples incógnitas que afectarán al futuro de la profesión, por lo que la UE debe ser mucho más transparente en este proceso de reforma del CAU, sobre todo al especificar las ventajas que frente al resto de operadores económicos puede tener el llamado “operador de confianza por control” (Trust and Check Trader). “La propuesta de modificación del CAU no ha tenido en cuenta que la gran mayoría de empresas del sector con pymes a las que les resultará imposible acceder a dicho estatus. “Esto, sumado a la eliminación de múltiples simplificaciones para todos aquellos que no sean T & C implicará más impedimentos que los actualmente existentes a la hora de realizar las operaciones de comercio exterior”, señalan desde la Federación.

Sin embargo, FETEIA sí que hace hincapié en que es imprescindible incentivar el uso de la representación indirecta por parte de los representantes aduaneros, lo que pone en riesgo su actividad y supervivencia y va en contra del propio CAU, que permite dos formas de representación. Por el contrario, los representantes indirectos pasarán a ser considerados importadores o exportadores pese a carecer de la información de que disponen estos. Así, FETEIA insta a la CE a “repensarse la propuesta de reforma del CAU, dando mayor papel al sector privado” y reclama que se ponga en valor la actividad de la representación aduanera.

En el lado más positivo, FETEIA considera que se han logrado notables avances en las medidas de mejora de los Puestos de Control Fronterizo, aunque considera necesario seguir actuando para la completa homologación con el resto de la UE. También pide que se siga trabajando para desbloquear la Aduana comercial de Melilla.

A lo largo del congreso se ha puesto de manifiesto la necesidad de avanzar en digitalización para lograr una mayor eficiencia y lograr, en el caso del tema aduanero, ventajas derivadas, como la introducción de un portal único de la UE. Esta digitalización debería basarse en la colaboración e interoperabilidad de las plataformas y sistemas para que las empresas den respuesta a sus clientes de forma flexible y rápida. También la ciberseguridad se ha constituido como un desafío crucial para las empresas, sobre todo en este momento particularmente crítico.



### **Tenerife toma el relevo**

El próximo Congreso de FETEIA, el decimocuarto, tendrá lugar en Tenerife en 2026. El presidente de ATEIA Aragón, Ismael de Marcos, pasó el testigo a Manuel Herrera, presidente de ATEIA Las Palmas y miembro de ATEIA Tenerife en representación del presidente de esta última, Darío Hernández, que no pudo asistir al encuentro de Zaragoza. Las islas, por su parte, acogieron con muchas ganas e ilusión la iniciativa. Alicante y Málaga también presentaron su candidatura y en estos dos años acogerán sendas jornadas.



Enric Tícó, Manuel Herrera, Ismael de Marcos, Blanca Guitart y Martínez Fernández

## **FETEIA AMPLÍA EL COMPROMISO CON EL SECTOR Y LA SOCIEDAD Y CREA SU PROPIA MARCA DE CALIDAD**

**El presidente de FETEIA, Enric Ticó, y el presidente de la Comisión ESG, Marc Porta, presentaron la iniciativa en el marco del XIII Congreso de FETEIA celebrado en Zaragoza la pasada semana**

Hace un año FETEIA-OLTRA creó la comisión de ESG, que centró gran parte de sus esfuerzos en buscar la vía para que los transitarios cuenten con una marca de calidad. "Estamos en un mundo en el que hay mucha competencia desleal. Es más fácil inspeccionar a la empresa que está en una lista que al que compete sin contar con las reglas. Por ello, consideramos esencial crear esta nueva marca de calidad para los transitarios", explicó Enric Ticó, presidente de FETEIA en el marco del Congreso de FETEIA celebrado el pasado fin de semana en Zaragoza.



Enric Ticó y Marc Porta

Marc Porta, presidente de la Comisión, y Marisa Moreno, de ATEIA Alicante, han sido los dos artífices de los trabajos realizados para llevar a cabo la iniciativa, dirigida a demostrar que el transitario está de forma honesta al servicio del importador y el exportador. "Como líderes del sector logístico tenemos la responsabilidad de desarrollar políticas de ESG que marquen la diferencia - puntualizó Porta -. Las empresas del sector ya están contribuyendo a la descarbonización, con soluciones sostenibles". "El futuro nos exige ser innovadores, pero, sobre todo, responsables. Somos los que debemos guiar a las empresas para que afronten este enorme reto con éxito".

Así, FETEIA está en contacto con las instituciones nacionales y europeas para llevar a cabo este reto, con una responsabilidad doble: hacia las empresas representadas y hacia toda la sociedad. "Creemos en el conjunto de la sociedad y en las personas por lo que fomentamos el empleo digno y decente, asegurando oportunidades equitativas. Creemos en equilibrio entre la vida profesional y personal y apostamos por la formación, para las empresas y para atraer a los más jóvenes hacia esta profesión", prosiguió Marc Porta.

La visión de FETEIA de la ESG va más allá y ampliar el impacto positivo de la Federación en la sociedad, tanto en el ámbito logístico como en su contribución en momentos de crisis social, como desastres naturales. En este sentido, se quieren coordinar esfuerzos para unir al sector en ayudas dirigidas a paliar los efectos de estas situaciones, aprovechando la posición que da ser una Federación que agrupa a 650 empresas. De hecho, el objetivo es crear una ONG para poder articular respuestas eficaces y ser líderes no sólo en el sector sino en la prestación de ayuda a los demás.

### **Gobernanza**

La gobernanza es también un pilar esencial, un referente de calidad y de buena gestión. En definitiva es "una declaración de principio" que se refleja, en este caso, en la adhesión a una ATEIA y, por tanto, a FETEIA, que quiere ser un ejemplo en prestación de servicios, en prácticas corporativas y en políticas de ESG, medioambientales, sociales y de gobernanza, una gobernanza que inspire confianza.

En este contexto, a partir de ahora el distintivo de Marca de Calidad será un signo de excelencia y compromiso que llevarán todas las empresas asociadas. "FETEIA es y seguirá siendo sinónimo de calidad", aseguró Marc Porta. No sólo se busca garantizar la competitividad sino generar un impacto real que, en pequeñas sumas, se traduzca en grandes resultados.

"Vamos a contribuir a crear un futuro más limpio, más justo y más sostenible", terminó.

Enric Tico recordó que en los últimos años FETEIA ha realizado muchas de las acciones contempladas en este proyecto que ahora se materializa con la Marca de Calidad. "A través de esta comisión todo esto lo vamos a oficializar de una manera más clara. Debatimos la propuesta de la comisión y nos dimos cuenta de que si este proceso de certificación y de poder tener esta marca pasaba por un nuevo coste para las empresas no había nadie mejor para dar fe de este compromiso que la propia Federación, que actúa como garantía. En ATEIA no entra quien quiere y en FETEIA tampoco. Las empresas deben cumplir con varios temas y creemos que nos dará más seguridad crear esta marca de calidad propia basada en el conocimiento que nosotros tenemos del sector", continuó el presidente. "La marca nos dará prestigio y una visibilidad hacia el cliente", manifestó.

LOGÍSTICA

LOGÍSTICA · Última un plan estratégico a 15 años

## Aragón, la logística por bandera



Aragón prevé transformar la Torre del Agua en el "Faro Mundial de la Logística". Foto Phil Fiddymont.

**Aragón no cesa en su apuesta estratégica por la logística. La región sigue diseñando y definiendo nuevas estrategias para que este sector siga desarrollándose como uno de los pilares esenciales de su economía.**

Diario del Puerto aborda un año más la elaboración de su informe sobre la logística de Aragón desde el convencimiento de poner en valor aquellos aspectos que cada año se van incorporando al impulso de esta industria y siguen complementando la incontestable oferta de servicios y soluciones logísticas.

Tal y como recordó la pasada semana la directora general de Planificación Estratégica y Logística del Gobierno de Aragón, Raquel Campos, en el transcurso del XIII Congreso FETEIA, "Aragón es marca de calidad en el campo de la logística y sigue preparándose para recibir inversiones milmillonarias".

**Dos estrategias hay que destacar a este respecto.**

Por un lado, como anunció Raquel Campos en el Congreso FETEIA y de cara a fortalecer el músculo logístico de Aragón, "estamos en proceso de elaboración de un plan estratégico a 15 años que nos sirva de hoja de ruta para diseñar mejor el futuro logístico de Aragón, una comunidad autónoma convertida en referente internacional en este sector".

*Se trabaja en un portfolio de suelos para ofertar Aragón como una gran plataforma logística integral*

Por otro lado, como explicó Octavio López, consejero de Fomento, Vivienda, Movilidad y Logística del Gobierno de Aragón, durante la reciente inauguración de la nueva plataforma de XPO Logistics en PLAZA, más allá de la Plataforma Logística de Zaragoza hay que “poner en valor la presencia del sector logístico en el resto del territorio aragonés, con las plataformas públicas de Zaragoza, Huesca, Teruel y Fraga, el desarrollo privado de Monzón y el nuevo que se está construyendo en Tamarite de Litera”. A esto hay que unir que se estudia la implantación de nuevos polígonos en los entornos de Tarazona, Calatayud y Alcañiz “para captar inversiones de comunidades autónomas vecinas” y todo ello porque el objetivo es convertir a todo Aragón “en una gran plataforma logística”, defiende López, para lo cual la Dirección General de Planificación Estratégica y Logística trabaja ya “en un porfolio de suelos que serán catalogados en función de sus características, de tal modo que los inversores puedan elegir a la carta los que mejor les convenga, un catálogo al que dotaremos de las últimas tecnologías en visualización para hacer más atractiva la muestra y facilitar su elección”, anunció López, quien añadió que dicha Dirección General está trabajando igualmente en la preparación de un congreso internacional al máximo nivel que se celebrará en Zaragoza el próximo año: “Un congreso en el que queremos que estén presentes las más distinguidas autoridades y los más destacados ponentes de la logística a nivel internacional”.

En esta línea de llevar la logística por bandera, ya está aprobado el estudio para transformar la Torre del Agua de Zaragoza, icono de la Expo 2008, en lo que se ha venido a denominar el “Faro de la Logística”.



### Faro de la Logística

El Consejo de Administración de Zaragoza Expo Empresarial aprobó el 20 de junio licitar el proyecto de adecuación de la Torre del Agua, emblema vertical de la Expo Zaragoza 2008, para su conversión en el denominado “Faro de la Logística”. Los cálculos económicos para adecuar el edificio estiman una inversión necesaria próxima a los 3,5 millones de euros, misma cifra en la que podría moverse también el montante relativo a renovar la iluminación de la fachada, en la que el sistema de fluorescencia actual, altamente costoso y obsoleto, daría paso a un sistema de puntos leds más eficiente y con mayores posibilidades creativas. La adecuación del edificio y la renovación de la iluminación ornamental de la fachada conforman las dos primeras fases del proyecto, que prevé, en su conjunto, una inversión de 7 millones de euros en un plazo de entre 30 y 35 meses, por lo que las obras podrían estar concluidas en el primer trimestre de 2027. La tercera fase se ocuparía de dotar al interior de la torre de un contenido referenciado al mundo de la logística y el papel que Aragón ha alcanzado en este sector estratégico para su economía, una fase para la que aún no hay estimación económica alguna.

**AÉREO**

AÉREO · El Aeropuerto de Zaragoza se sube a la ola de la espectacular evolución del transporte aéreo en España

## Carga aérea: Zaragoza vuelve por sus fueros



Zaragoza ya ocupa de nuevo en términos mensuales el segundo lugar en el ranking de aeropuertos españoles de carga.

**Referente de la carga aérea en España y de su posicionamiento como piedra angular en las cadenas logísticas globales, el Aeropuerto de Zaragoza ha vivido un serio bache en los últimos años del que ahora se está recuperando a marchas esforzadas superando incluso sus periodos históricos de mayor expansión.**

Madrid. Zaragoza vuelve a ser el que era. El aeropuerto maño de nuevo está regalando las cifras de crecimiento de doble dígito a las que nos venía acostumbrando en los últimos años. Tras experimentar fortísimos crecimientos durante la pandemia, en línea con el mercado, Zaragoza inició a finales de 2021 un proceso de estancamiento primero y luego de fortísimo retroceso que se prolongó durante 2022 y hasta bien entrado 2023, debido a la incertidumbre de la economía global y a la redefinición, por esta causa, de determinadas cadenas logísticas de su cliente de carga por antonomasia.

Durante este profundo bache, Zaragoza no solo perdió los tráficos ganados durante la pandemia, sino que siguió retrocediendo hasta perder con claridad las cotas de sus máximos históricos de tráfico.

Ahora bien, desde el verano de 2023 la tendencia ha cambiado de raíz.

Por un lado, España se encuentra inmerso en una vorágine de crecimiento de la carga aérea sin precedentes, en la que empuja el e-commerce y los grandes retailers.

Por otro, Zaragoza no solo tira del carro en esta ola de expansión sino que, además, lo hace de la mano de sus históricos pilares fundamentales.

Desde Aena y el Aeropuerto de Zaragoza se prefiere no entrar en valoraciones al respecto de la dinámica actual.

“El cometido del Aeropuerto de Zaragoza es el de garantizar que tiene la capacidad suficiente para que las compañías operen en sus instalaciones. A partir de aquí, las aerolíneas son las que deciden acorde a su estrategia comercial dónde están interesadas en desarrollar su actividad. Para ello, el Aeropuerto pone a disposición de las compañías instalaciones de alta calidad y en perfecto estado de uso; con personal muy especializado, que es importante para la tipología de la carga, con maquinaria especializada e infraestructuras particulares”, se limitan a manifestar desde Aena.

*La próxima inversión será la reforma integral de la pista 12R/30L, cuya licitación se prevé que sea a finales de año con el objetivo de poder operar sin limitaciones aviones cargueros de todo tipo*

Dicho esto, el gestor aeroportuario sigue trabajando para reforzar los servicios y las infraestructuras del Aeropuerto y así responder a la actual fase de crecimiento.

“En la actualidad, el aeropuerto tiene capacidad suficiente para la demanda prevista”, subraya Aena, quien recuerda que la última terminal de carga que se construyó fue entregada a Swissport a finales de 2022 y desde entonces se opera en ella a pleno ritmo.

De igual forma, en el capítulo de las inversiones, “también se está finalizando la urbanización de la zona para actividades logísticas de apoyo a la carga aérea, una parcela de terreno dentro del recinto aeroportuario, de 45.580 metros cuadrados de superficie, que se encuentra situada próxima a la plataforma de aeronaves en un área de acceso controlado junto al lado aire” y que se espera sirva de pulmón para acoger las unidades de transporte en puntas de actividad, se detalla desde Aena.

Además se pone en valor que “la próxima inversión será la reforma integral de la pista de aterrizaje 12R/30L, cuya licitación se prevé que sea a finales de año”.

“Se trata de la adaptación de la pista para poder operar sin limitaciones aviones cargueros de todo tipo”, se concluye desde Aena.

### Claves

La pasada semana, durante el XIII Congreso de FETEIA, el director del Aeropuerto de Zaragoza, Ricardo López, puso en valor la claves del aeropuerto maño.

“El aeropuerto tiene características que no tienen otros. Por ejemplo, una plataforma muy grande con capacidad para hasta 9 cargueros de fuselaje ancho y dos pistas muy largas muy adecuadas para aviones cargueros”, dijo López quien también destacó los planes para ampliar la pista 12R/30l.



La dinámica en el Aeropuerto de Zaragoza ha cambiado de forma radical en el último año. A estas alturas de 2023 la carga aérea arrastraba más de año y medio de viaje a las profundidades con descensos acumulados por encima del 30%.

Eso sí, agosto del año pasado fue el punto de inflexión en el que la carga aérea comenzó a recuperar terreno.

Tanto es así que en 2024 las mercancías en el aeropuerto maño y no sólo acumulan hasta agosto un tráfico superior a los registros prepandemia (+0,9%), sino que además caminan indefectiblemente rumbo a batir el récord de 2021.

Entre enero y agosto de 2024 Zaragoza logró un movimiento de 109,36 millones de kilos, lo que frente a los 76,49 millones de 2023 representó un crecimiento del 43%. Solo en el mes de agosto el crecimiento fue del 33%, mes en el que Zaragoza volvió a ser el segundo aeropuerto de España por volumen de carga, adelantando a Barcelona, quien en el acumulado del año no obstante todavía mantiene el segundo lugar con 120 millones de kilos.

Prácticamente el 100% de la carga de Zaragoza es carga internacional operada en aviones cargueros puros. En lo que va de año las claves del crecimiento hay que buscarlas sin lugar a dudas en la importación.

En concreto, entre enero y agosto la carga aérea de importación pasó de 29,7 millones de kilos en 2023 a 57,65 millones de kilos en igual periodo de 2024. Es decir, en lo que va de año la importación ha crecido en Zaragoza un 94,1%, es decir, ha sido casi el doble.

Por lo que se refiere a la exportación, su evolución es mucho más moderada. En concreto entre enero y agosto la carga aérea de exportación pasó de 46,7 millones de kilos en 2023 a 51,8 millones de kilos en igual periodo de 2024. Es decir, en lo que va de año la exportación ha crecido en Zaragoza un 10,3%.

Si nos fijamos en los orígenes y destinos vemos como la carga aérea de Zaragoza sigue reforzando el puente aéreo con Qatar (+16%) y con EAU (+69,9%), además de Turquía (+69,4%), mientras surgen nuevos hubs de referencia en India y Azerbayán con crecimientos por encima del 600%.

De igual forma, con respecto a los tráficos que se venían desarrollando antes de la Guerra de Ucrania, han desaparecido los tráficos con Rusia mientras China pierde protagonismo con retrocesos del 37%.

LOGÍSTICA

LOGÍSTICA · Ismael de Marcos, presidente de ATEIA Aragón

## “Aragón vive una situación logística positiva”



Ismael de Marcos, presidente de ATEIA Aragón.

**Diario del Puerto ha hablado con el presidente de ATEIA Aragón, Ismael de Marcos, para conocer su análisis del sector logístico en la región.**

Ismael de Marcos reivindica ATEIA Aragón como la única asociación de transitarios y representantes aduaneros de Aragón. Se muestra orgulloso de mantener el actual número de socios, ya que el mundo asociativo no es el más desarrollado.

### **¿Qué hitos destacas en la gestión de ATEIA Aragón?**

En el presente año, las principales actividades de ATEIA Aragón han sido tres: la celebración del Foro ATEIA Aragón en abril, el XIII Congreso de FETEIA y el liderazgo del grupo de trabajo en la zona de servicios aduanas y paraaduaneros de Aragón.

### **¿Cuál es la coyuntura logística en Aragón?**

A nivel sectorial lo consideramos como una industria. El sector logístico en Aragón está experimentando un notable crecimiento y es una pieza clave de la economía regional. En la actualidad, este sector contribuye con más del 5,5% al PIB de Aragón y da empleo a más de 40.000 personas. Las principales plataformas logísticas, como PLAZA en Zaragoza, PLHUS en Huesca o PLATEA en Teruel, han logrado atraer a grandes compañías como Amazon, Microsoft e Inditex.

**¿Cómo valora la importancia que los entes políticos de Aragón dan a la logística?**

Fundamental. La visión estratégica de este sector provoca acciones público-privadas que favorecen el desarrollo sectorial. Debemos recordar que el Gobierno de Aragón ha implementado diversas políticas y proyectos para fortalecer este sector, atraer inversiones y generar empleo.

**¿Qué aspectos del sector de la logística y el transporte de Aragón hay que mejorar?**

Sin duda alguna la atención de los servicios de control a la exportación e importación de mercancías. Hablamos de controles fitosanitarios, de calidad, etc., tan necesarios en el comercio internacional para favorecer el tránsito de mercancías de forma fluida y cumpliendo normativas sanitarias y de calidad.

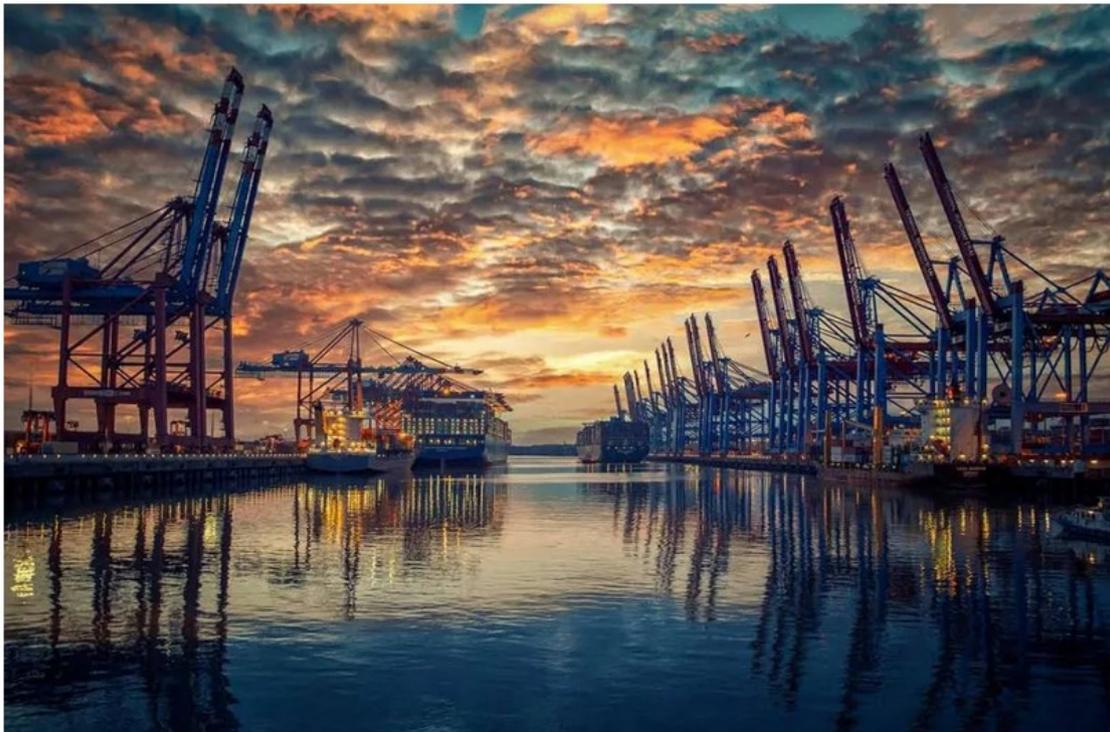
**¿Cuál es la situación del sector de los transitarios en la región y cuáles son sus expectativas de futuro?**

Como mencionamos anteriormente, la situación actual de la logística en Aragón es positiva. Sin embargo, debemos seguir trabajando en la continua mejora a través de la colaboración entre los entes públicos y privados. Afortunadamente, varios de ellos están en marcha y esperamos que lleguen a buen fin. No dudamos de que enfocarnos en la mejora continua debe aumentar nuestra competitividad en este sector.

**¿Qué demanda a Aragón?**

Por nuestra parte pedimos al Gobierno de Aragón que mantenga su apoyo y continúe apostando por este sector, creando una industria logística que permita crear riqueza en la región. Eso sí, como he señalado anteriormente, desde ATEIA Aragón nuestra mayor demanda es la mejora en los servicios de inspección para el comercio exterior y sus instalaciones. Esto otorgaría una ventaja competitiva a las empresas importadoras y exportadoras de Aragón.

# ATEIA Madrid prepara nuevos cursos y una jornada sobre la Aduana del futuro



*ATEIA Madrid lanza nuevos cursos para los últimos meses del año y organiza una sesión informativa sobre la Aduana del futuro: nueva normativa aduanera de la Unión*

Debido a los cambios normativos que se prevén en materia aduanera, desde ATEIA Madrid han organizado una sesión informativa sobre la **Aduana del futuro**, considerada la propuesta de cambio más ambiciosa y exhaustiva de la Unión Europea, que tendrá lugar el próximo día **23 de octubre, a las 13.00 horas**, en formato online.

“Las [modificaciones propuestas por la Comisión Europea](#) serán de suma importancia para nuestro sector y cambiarán muchos de los aspectos del día a día de nuestras empresas asociadas, por lo que es una gran oportunidad para conocer dichos cambios y anticiparse a ellos”, informan desde la asociación.

La Aduana del futuro, nueva normativa aduanera de la Unión

Tras una introducción de Martín Fernández, secretario técnico FETEIA, la jornada contará con la ponencia

**La aduana del futuro: principales cambios e implicaciones prácticas** que será conducida por José Antonio Muñoz, inspector de la AEAT, exadministrador de la Aduana de Coslada y Barajas. Asimismo, ATEIA Madrid ha informado que aprovecharán la sesión informativa para presentar la segunda edición del libro *“El CAU y la nueva normativa aduanera de la Unión”*, escrito por José Antonio Muñoz, Inspector de la AEAT, profesor de ATEIA y ponente en esta sesión, en cuyo capítulo primero trata en profundidad del CAU nueva reforma y sus implicaciones.

Además de sesiones informativas, relevantes para el sector, la Asociación de [Transitarios](#) de Madrid (ATEIA -OLTRA) continúa ofreciendo en los últimos meses del año formación para el sector:

### **Curso de Sanidad Exterior**

Esta formación se realizará del **26 de noviembre al 4 de diciembre de 2024**, a través de formato presencial o virtual. El objetivo de este curso es que el alumno adquiera los conocimientos, el desarrollo de habilidades y la práctica, que le permitirá afrontar con garantía la tramitación de [inspecciones especiales de sanidad exterior](#).

Una formación impartida por Gemma Santiago, jefa de servicio de Sanidad exterior; Mar Melero, jefa de servicio de Sanidad exterior; María Luisa Orejón, jefa de servicio de Sanidad exterior y María Mora, jefa de servicio de Sanidad exterior.

Dirigido a directivos, mandos intermedios y empleados que quieran adquirir conocimientos o profundizar en los que poseen sobre la tramitación de la [inspección especial de sanidad exterior](#).

### **Curso iniciación de transporte de mercancías peligrosas por vía aérea**

ATEIA Madrid lanza un nuevo curso para el último mes del año: **Iniciación de transporte de mercancías peligrosas por vía aérea**. La formación, tendrá una **duración de 14 horas** y se realizará del **2 al 5 de diciembre de 2024** en modalidad presencial o virtual.

El objetivo es dotar de conocimientos al personal cuyas funciones consistirán en la tramitación y/o envío de mercancías peligrosas transportadas por vía aérea.

Un curso impartido por Ángel Hernando, Airfreight Export Manager de DHL Global Forwarding, Enrique Martínez, Airfreight Procurement ES & PT and Key Account Manager de DSV Air & Sea.

## **Curso online de transporte terrestre de mercancías peligrosas (ADR)**

El año 2025 comienza con más formación. **Del 8 de enero al 31 de enero del 2025** comenzará el [curso online de transporte terrestre de mercancías peligrosas \(ADR\)](#), que se realizará a través del Aula Virtual.

El curso está dirigido a aquellos trabajadores cuyo campo de actividad comprende el **transporte de mercancías peligrosas por vía terrestre**, consta de **24 horas lectivas** y será impartido por Luis Martínez, subdirector adjunto de la Subdirección General de Inspección de Transporte Terrestre, jubilado desde junio 2021.

Los alumnos estudiarán las disposiciones generales de la reglamentación referente al [transporte de mercancías peligrosas](#), abordando los **riesgos y peligros que presentan este tipo de mercancías** y la **normativa** referente a los otros [modos de transporte](#), con el fin de sensibilizar al personal sobre los procedimientos a seguir para la manipulación en condiciones de seguridad y los procedimientos de emergencia.

## FETEIA ORGANIZA SU 13º CONGRESO NACIONAL CON LA VISTA FIJA EN LA DIGITALIZACIÓN

La Federación española de Transitarios, Organización para la logística, el transporte y la Representación Aduanera (**FETEIA-OLTRA**), en colaboración con Fundación Feteia, celebró su 13º Congreso nacional, celebrado del 26 al 29 de septiembre, en la emblemática ciudad de Zaragoza. Este evento, de carácter bianual, reunió a una amplia representación del sector bajo el lema “Feteia: Marca de Calidad”, para reflejar su compromiso constante con la excelencia y la mejora continua en el ámbito de la logística y el transporte.

El Congreso fue un punto de encuentro clave para transitarios, profesionales de la cadena de suministro, representantes de instituciones públicas y privadas, así como otras entidades vinculadas al sector. Las conferencias que llevaron a cabo pusieron sobre la mesa y debatieron sobre el papel actual y futuro de las transitarias, con un enfoque en la digitalización y la mejora de los procesos aduaneros como claves para optimizar la competitividad y eficiencia. También se destacó el potencial de Aragón como hub logístico estratégico en el comercio internacional, gracias a su ubicación y sus infraestructuras. En este contexto, los asistentes tuvieron la oportunidad de analizar los principales retos y oportunidades que enfrenta la industria, fomentando el intercambio de ideas y experiencias entre los asistentes.



---

Bajo este marco, el Congreso no solo sirvió como plataforma para la actualización de conocimientos y la reflexión conjunta sobre el futuro de nuestra profesión, sino también para afianzar lazos entre los diferentes actores que conforman este ecosistema. Además, los temas tratados y las aportaciones de los expertos contribuyeron a enriquecer el debate y a establecer nuevas vías de colaboración y desarrollo.

El Congreso reunió a 250 participantes, quienes se congregaron con el objetivo de trabajar, analizar y debatir sobre los temas más relevantes que afectan a los transitarios, a los organizadores de la cadena logística y al transporte internacional. Además de abordar los retos y oportunidades del sector, el evento sirvió para reencontrarse de manera presencial, retomando ese contacto humano tan necesario: abrazos, complicidad, conversaciones en torno a la mesa, y negocios, tanto compartidos como individuales

**LOGÍSTICA** ATEIA-OLTRA Barcelona presenta sus próximas propuestas formativas



Las próximas acciones formativas de ATEIA Barcelona arrancarán a finales de octubre.

ATEIA-OLTRA Barcelona inició ayer a las 17:00 horas, en su sede social, la segunda edición 2024 del curso de reciclaje para transporte aéreo de mercancías peligrosas IATA. Este curso cumple con los requisitos de capacitación de la OACI - IATA y capacita para tramitar o aceptar envíos de mercancías peligrosas en el transporte aéreo durante un período de 24 meses.

BARCELONA. Para mantener la vigencia de la capacitación en transporte aéreo de mercancías peligrosas IATA es necesario realizar un curso de reciclaje cada 2 años. El profesor de esta formación es D. Xavier Manzanero, instructor oficialmente acreditado por la IATA para la formación en transporte aéreo de mercancías peligrosas basada en competencias.

Las próximas acciones formativas programadas por ATEIA Barcelona son:

- CURSO IATA DE RECICLAJE PARA TRANSPORTE AÉREO DE MERCANCÍAS PELIGROSAS. Del 28 de octubre al 12 de noviembre de 2024
- CURSO IATA DE RECICLAJE PARA TRANSPORTE AÉREO DE MERCANCÍAS PELIGROSAS. Del 14 al 28 de noviembre de 2024
- CURSO IATA DE CAPACITACIÓN PARA TRANSPORTE AÉREO DE MERCANCÍAS PELIGROSAS. Del 2 al 19 de diciembre de 2024

## ATEIA Barcelona inicia un curso de transporte aéreo de mercancías peligrosas



*Alumnos del curso de reciclaje para el transporte aéreo de mercancías peligrosas IATA de ATEIA Barcelona*

La Asociación de [Transitarios](#) Internacionales de Barcelona (ATEIA-OLTRA) comenzó la segunda edición 2024 del curso de reciclaje para transporte aéreo de mercancías peligrosas IATA, en el marco de su programa de formación.

Este curso, que comenzó este martes 8 de octubre en su sede social, tiene como objetivo cumplir con los requisitos de capacitación de la OACI – IATA y capacitar para tramitar o aceptar envíos de mercancías peligrosas en el transporte aéreo durante un período de 24 meses. Para mantener la vigencia de la capacitación en transporte [aéreo](#) de mercancías peligrosas IATA es necesario realizar un curso de reciclaje cada 2 años.

En cuanto al profesorado, el instructor oficialmente acreditado por la IATA para la formación en transporte aéreo de mercancías es Xavier Manzanero.

Las próximas acciones formativas que [ATEIA Barcelona](#) llevará a cabo son: el curso IATA de reciclaje para transporte aéreo de mercancías peligrosas del 26 de octubre al 12 de noviembre

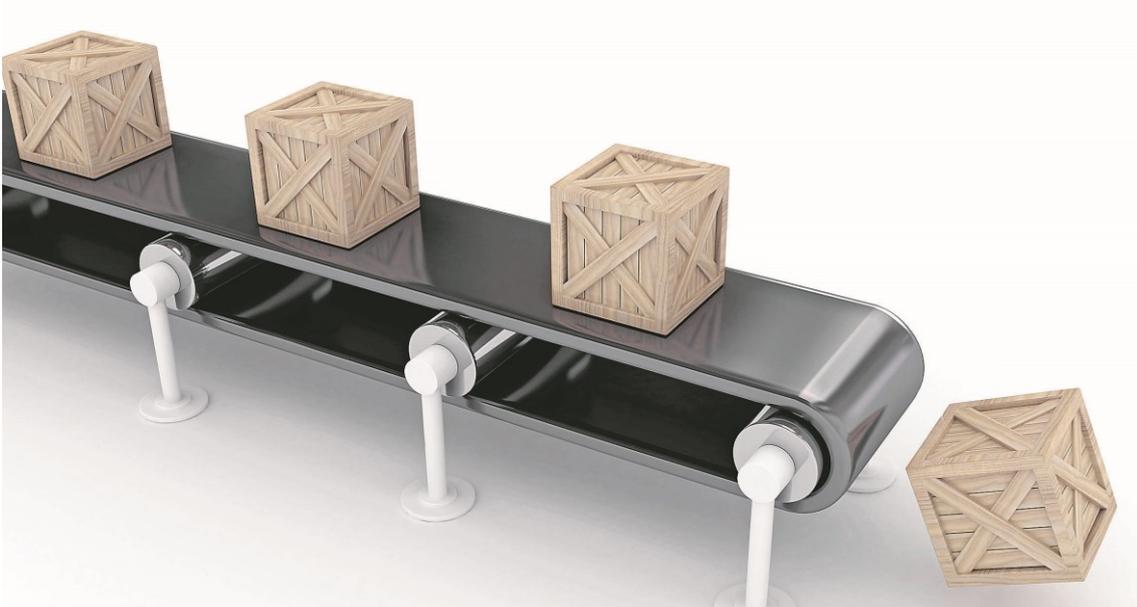
---

y del 14 al 28 de noviembre; y el curso IATA de captación para transporte aéreo de mercancías peligrosas del 2 al 19 de diciembre del 2024.

Opinión

# Aragón y la logística

- Es una ubicación excelente para la inversión y la innovación de un sector como este



[Almudena Semur](#)

Sí la logística funciona, la sociedad funciona. Los logísticos de hoy siguen siendo los expertos en planificar y gestionar operaciones de transporte entre países con culturas e idiomas diferentes con normativas legales dispares e infraestructuras distintas.

Dentro de la cadena logística uno de los principales agentes es el transitario, encargado de que las mercancías lleguen en tiempo y forma a su destino. Parece sencillo, pero no es tan fácil como parece al tener que moverse en un entorno globalizado y complejo donde la volatilidad de la demanda y la oferta están a la orden del día. Esta incertidumbre de los mercados provoca grandes desafíos que se traducen en cambios en las tarifas por las subidas de los precios del combustible, interrupciones inesperadas en las rutas de transporte, variación en la cantidad de productos que se necesitan. A la vez, tienen que hacer frente a una variopinta proliferación de normativas en términos de seguridad, de medioambiente, de gestión de aduanas, diferentes

impuestos, etc. Y sí a este entorno, se le unen los conflictos geopolíticos, el escenario se vuelve todavía más incierto, lo que obliga a diseñar estrategias de resiliencia.

Traigo esto a colación a raíz del congreso de organizado en Aragón en el maravilloso entorno del Campus de IBERCAJA en el Monasterio de Cogullada por la Federación Española de Transitarios (FETEIA) y por ATEIA Aragón sobre [la logística y el transporte](#), y que consiguió aunar los intereses de los transitarios, *clusters* académicos, administraciones públicas, nodos logísticos, transporte, etc. Y es que Aragón es para la logística todo un referente a nivel nacional y europeo.

Su ubicación geo-estratégica privilegiada como puerta del sur de Europa, su distancia a 300km de los principales puertos como Bilbao, Valencia, Barcelona, así como la intermodalidad de sus tres aeropuertos, situándose el de Zaragoza, en el top 3 de carga a nivel nacional, con dos pistas muy largas que no solo permiten a los aviones grandes poder operar con las bodegas llenas, sino que las operaciones de carga se realizan en un tiempo récord gracias a un personal muy especializado y formado. Además de estos factores hay otros que favorecen que Aragón se haya convertido en [un imán para la atracción de inversiones](#). A saber; un enfoque muy claro de todas las instituciones hacia la inversión en infraestructuras para la logística, una conectividad ferroviaria buena pero que todavía es mejorable, y por último y no menos importante, la importancia que se le da a la formación para crear auténticos líderes en logística a través de Zaragoza Logística Center que con su master en colaboración con *MIT Center for Transportation & Logistics*, convierte a la ciudad de Zaragoza como destino educativo.

Es una ubicación  
excelente para  
la inversión y la  
innovación de un  
sector como este

El futuro económico de la comunidad aragonesa, pasa por seguir creciendo en este sector cuyo peso en el PIB ronda el 5,5% y que cuenta con cinco plataformas logísticas con Aragón Plataforma Logística a la cabeza. Estas cinco plataformas vertebran y distribuyen toda la actividad logística de la Comunidad. Todas estas sociedades públicas y privadas presentan puntos de conexión y sinergias entre los diferentes proyectos y actividades que cada una desarrolla y que hacen que Aragón pueda crecer de forma exponencial gracias a la colaboración público privada tal y como señaló Ismael de Marcos, presidente de ATEIA Aragón.

Volviendo a la figura del transitario y a su papel primordial en la logística, no en vano, por su manos pasa el 85 por ciento de la mercancía internacional de España, afronta grandes retos a los que tiene que hacer frente entre los que cabe destacar: la digitalización, las trabas burocráticas y las tendencias del mercado global. Respecto a la digitalización y a las cargas en el congreso se abordaron los avances digitales en el código aduanero ( CAU) y su impacto en al operativa aduanera, así como la propuesta de reforma de la Unión Aduanera Europea, en la que la digitalización jugará un papel central. El nuevo CAU nace con el objetivo de mejorar la eficiencia de los controles aduaneros, sin embargo, los transitarios por boca de su presidente a nivel nacional, Enric Ticó, reclaman una Ventanilla Única Aduanera completa que realmente admita y facilite todas las operaciones aduaneras permitiendo suministrar la información necesaria para importación/exportación de mercancías desde el territorio aduanero de la UE y posibilitando la interpretación y aplicación uniforme de la normativa aduanera. Esta centralización del despacho aduanero debería ir acompañada de alguna medida que compense la falta de presencia física.

En cuanto a las tendencias del mercado global; inestabilidad geopolítica, guerras comerciales, unido a las políticas proteccionistas, lamentablemente han impactado en las cadena logísticas globales provocando una gran volatilidad de los fletes, lo que hará que el sector se enfrente a grandes desafíos.

## Víctor Martín, nuevo presidente de la Comisión Marítima de Feteia-Oltra

Con una amplia experiencia de 40 años en el sector, Martín es actualmente directivo de la empresa Decoexsa y desde el año 2022 es el actual presidente de Ateia Vizcaya.



En el marco del **XIII Congreso de Feteia de Zaragoza**, se han llevado a cabo las reuniones del Comité Ejecutivo y la Asamblea General Ordinaria y Extraordinaria de la Federación, ambas presididas por Enric Ticó.

En la reunión del Comité Ejecutivo, **se ha acordado designar a Víctor Martín**, de Ateia-Vizcaya-OLT, como el nuevo presidente de la Comisión Marítima de la Federación.

Con una amplia experiencia de 40 años en el sector, **es actualmente directivo de la empresa Decoexsa** y desde el año 2022 es el actual presidente de Ateia Vizcaya. En enero de 2024, también fue nombrado presidente de la [Federación de Transitarios del País Vasco](#).

**Formado en la Universidad de Deusto**, Martín cuenta con conocimientos de gestión logística, logística internacional, transporte, expedición de mercancías y normativa aduanera.

Por otro lado, el Comité debatió los desafíos que enfrenta la Federación y **revisó el trabajo de las distintas Comisiones Técnicas** en los últimos meses, destacando la búsqueda de soluciones para la Aduana de Melilla y la presentación de enmiendas a la Ley de Puertos y Navegación Marítima.

MARÍTIMO

## Víctor Martín, nuevo presidente de la Comisión Marítima de FETEIA-OLTRA



Victor Martín, presidente de ATEIA-OLTRA Bizkaia y de la Comisión Marítima de FETEIA-OLTRA.

En el marco del [XIII Congreso FETEIA](#), se llevaron a cabo en Zaragoza las reuniones del Comité Ejecutivo y la Asamblea General Ordinaria y Extraordinaria de la Federación, ambas presididas por Enric Ticó.

BARCELONA · En las reuniones participaron miembros de las Asociaciones de Transitarios (ATEIA-OLTRA) de Alicante, Aragón, Asturias, Bahía de Algeciras, Baleares, Barcelona, Bizkaia, Cádiz, Galicia, Gipuzkoa, Girona, Las Palmas, Madrid, Málaga, Tarragona, Tenerife y Valencia.

En la reunión del Comité Ejecutivo se adoptaron diferentes acuerdos, como designar a Víctor Martín, de ATEIA-OLTRA Bizkaia como nuevo Presidente de la Comisión Marítima de la Federación. Martín, con un amplio bagaje de 40 años en el sector es actualmente directivo de la empresa Decoexsa y desde el año 2022 es el presidente de ATEIA-OLTRA Bizkaia.

El Comité Ejecutivo también sirvió para aprobar la Memoria de Actividades del año 2023 y aprobar el Presupuesto del ejercicio del 2024.

Además, el Comité debatió los desafíos que enfrenta la Federación y revisó el trabajo de las distintas Comisiones Técnicas en los últimos meses. Se destacó la búsqueda de soluciones para la Aduana de Melilla y la presentación de enmiendas a la Ley de Puertos y Navegación Marítima. Estas enmiendas tienen como objetivo mejorar la gobernanza de las autoridades portuarias y facilitar la resolución de conflictos sobre daños a mercancías en tribunales locales.

Desde FETEIA-OLTRA comentan que “abogamos por una gestión portuaria más abierta y transparente, incluyendo a los usuarios en los consejos de administración, lo que aumentaría la competitividad de los puertos frente a otros enclaves”. También se pusieron las bases del trabajo para los próximos dos años, que quedaron plasmadas en las conclusiones del Congreso.

Finalmente, desde la federación explican que “continuamos con una intensa actividad, defendiendo eficazmente los intereses de todas las empresas transitarias, operadores logísticos y representantes aduaneros españoles en todos los ámbitos en los que se requiere su presencial”.



*Víctor Martín, presidente de ATEIA Bizkaia, fue elegido presidente de la comisión marítima de FETEIA-OLTRA*

## Víctor Martín, nuevo presidente de la comisión marítima de FETEIA-OLTRA

El Comité Ejecutivo de la Federación Española de Transitarios (FETEIA-OLTRA), que se reunió durante el XIII Congreso FETEIA en Zaragoza en septiembre, nombró a **Víctor Martín como presidente de la comisión marítima de la agrupación**. Víctor Martín, presidente de ATEIA-Bizkaia-OLT, tiene un amplio bagaje de 40 años en el sector, y actualmente es director de la empresa Decoexsa.

El Comité Ejecutivo coincidió con la celebración de la Asamblea General ordinaria y extraordinaria de FETEIA-OLTRA, reuniendo a miembros de las ATEIA-OLTRA de Alicante, Aragón, Bahía de Algeciras, Baleares, Barcelona, Bizkaia, Cádiz, Galicia, Gipuzkoa, Girona, Las Palmas, Madrid, Málaga, Tarragona, Tenerife y Valencia.

El comité debatió los desafíos que enfrenta la federación y revisó el trabajo de las distintas comisiones técnicas. También, se destacó la búsqueda de soluciones para la Aduana de Melilla y la presentación de enmiendas a la [Ley de Puertos y Navegación Marítima](#). Las enmiendas tienen como objetivo mejorar la [gobernanza de las autoridades portuarias](#) y facilitar la resolución de conflictos sobre daños a mercancías en tribunales locales.

FETEIA-OLTRA explica que abogan por “una gestión portuaria más abierta y transparente, incluyendo a los usuarios en los consejos de administración, lo que aumentaría la competitividad de los puertos frente a otros enclaves”. Igualmente, el Comité Ejecutivo puso las bases del trabajo para los próximos dos años, que quedaron plasmadas en las conclusiones del [Congreso FETEIA](#).

## VÍCTOR MARTÍN NUEVO PRESIDENTE DE LA COMISIÓN MARÍTIMA DE FETEIA -OLTRA

El jueves 26 de septiembre, en el marco del XIII CONGRESO FETEIA, se llevaron a cabo en Zaragoza las reuniones del Comité Ejecutivo y la Asamblea General Ordinaria y Extraordinaria de la Federación, ambas presididas por Enric Ticó. En las mismas participaron miembros de las Asociaciones de Transitarios (ATEIA-OLTRA) de Alicante, Aragón, Asturias, Bahía de Algeciras, Baleares, Barcelona, Bizkaia, Cádiz, Galicia, Gipuzkoa, Girona, Las Palmas, Madrid, Málaga, Tarragona, Tenerife y Valencia.

En la reunión del Comité Ejecutivo se adoptaron los siguientes acuerdos:

- Designar a VICTOR MARTÍN de ATEIA-BIZKAIA-OLT (foto adjunta) como nuevo Presidente de la Comisión Marítima de la Federación.

Victor Martín, con un amplio bagaje de 40 años en el sector es actualmente directivo de la empresa DECOEXSA y desde el año 2022 es el actual Presidente de Atea Bizkaia.



- Aprobar la Memoria de Actividades del año 2023
- Aprobar el Presupuesto del ejercicio del 2024

El Comité debatió los desafíos que enfrenta la Federación y revisó el trabajo de las distintas Comisiones Técnicas en los últimos meses. Se destacó la búsqueda de soluciones para la Aduana de Melilla y la presentación de enmiendas a la Ley de Puertos y Navegación Marítima. Estas enmiendas tienen como objetivo mejorar la gobernanza de las autoridades portuarias y facilitar la resolución de conflictos sobre daños a mercancías en tribunales locales. FETEIA-OLTRA aboga por una gestión portuaria más abierta y transparente, incluyendo a los usuarios en los consejos de administración, lo que aumentaría la competitividad de los puertos frente a otros enclaves. También se pusieron las bases del trabajo para los próximos dos años, que quedaron plasmadas en las conclusiones del Congreso.

FETEIA-OLTRA continúa con una intensa actividad, defendiendo eficazmente los intereses de todas las empresas transitarias, operadores logísticos y representantes aduaneros españoles en todos los ámbitos en los que se requiere su presencia.

LA ENTREVISTA | 15/10/2024

## Ismael de Marcos

Presidente de Ateia Aragón OLT

“Trabajamos inseguros al depender de los navieros”

Aragón tiene gran peso logístico “sin ser una ciudad portuaria ni la capital debido, inicialmente, a su posición geográfica y, en segundo lugar, a la colaboración público-privada”, señala Ismael de Marcos, presidente de Ateia Aragón OLT. Unas instalaciones adecuadas para que las mercancías pasen las inspecciones paraduánas “evitarían encontrarnos con cuellos de botella”.



### ¿Hay consenso sobre la importancia logística de Aragón?

Sí. Hay una visión estratégica del negocio. El sector está experimentando un gran crecimiento en Aragón gracias a las entidades públicas en colaboración con las privadas. De hecho, la logística tiene un peso del 5,5 por ciento en el PIB y estamos intentando que este porcentaje sea mayor con la colaboración público-privada.

### Aragón tiene gran peso logístico sin contar con salida al mar.

Hemos destacado no siendo una ciudad portuaria y no siendo la capital. Tenemos una posición geográfica que, de entrada, nos ha dado esa facilidad. Y, luego, hemos conseguido destacar gracias a los entes públicos y privados. Somos un cruce de caminos. Y, en ese cruce de caminos, hemos conseguido que la logística sea gestionada desde aquí. Estamos a 300 kilómetros de una parte importante del PIB de España.

### ¿A qué responde la creación de un grupo de trabajo paraduánero promovido por Ateia Aragón?

El pasado mes de abril celebramos el foro Ateia Aragón y uno de los puntos más destacados fue un análisis sobre la situación del comercio internacional en Aragón. Hemos detectado que,

dentro del desarrollo de la industria logística en la Comunidad Autónoma de Aragón, tenemos un punto que mejorar, la Aduana y, sobre todo, los servicios paraduaneiros.

### **¿Qué carencias tienen los servicios paraduaneiros?**

No tenemos las instalaciones adecuadas, hay que mejorarlas. Si somos capaces de tener unas instalaciones cercanas al productor, exportador o comprador, los controles paraduaneiros se podrán hacer cerca, lo que agiliza el proceso. Evitaríamos encontrarnos con cuellos de botella en los lugares a los que tenemos que ir y que concentran numerosa carga, como son los puertos de Barcelona o de Valencia. Si somos capaces de que la mercancía ya salga de Aragón con los servicios de inspección realizados, ayudaremos a una exportación más ágil y, sobre todo, más segura.

Por muchas inversiones que se hagan, no hay un tráfico ferroviario fluido con Valencia

### **¿Hay personal suficiente o el problema es solo la instalación?**

Tenemos servicios paraduaneiros porque hay personal, pero la dotación de las instalaciones son deficitarias para que las mercancías pasen los controles físicos.

### **¿Sus demandas están siendo atendidas?**

Hemos analizado ciertas instalaciones de la DGA (Diputación General de Aragón) que pueden adaptarse para darnos el servicio que necesitamos. La impresión que tenemos es que el Gobierno de Aragón ha entendido la importancia de acometer estas mejoras.

### **¿Cómo van las obras de conexión del corredor ferroviario Cantábrico-Mediterráneo a través de Zaragoza y Teruel?**

Siempre ha sido un sueño que no se acaba de cumplir. Por más inversiones que se hacen, no se consigue una conexión fluida, que es lo que requiere el transporte ferroviario, por la complejidad del tramo comprendido entre Zaragoza y Valencia.

### **¿Por qué tendría que ser un corredor prioritario la Travesía Central de Los Pirineos?**

Podríamos ofrecer una salida a Europa más allá de Irún o La Jonquera. Muchas veces nos hemos encontrado con cuellos de botella que serían muy fácilmente subsanables si hubiera un paso más. Es prioritario no depender ni de La Jonquera ni de Irún.

### **¿Confía en que sea una realidad algún día?**

No. Lo llevamos oyendo siempre y siempre ha habido voluntad desde el Gobierno de Aragón de promoverla. Pero, Francia no tiene interés suficiente. A medio plazo, no lo veo factible, salvo que Francia cambie de opinión, lo que agilizaría el proyecto.

### **¿Cómo se beneficiará Aragón de la autopista ferroviaria Algeciras-Madrid-Zaragoza?**

Tendremos capacidad de asumir carga que entre por Algeciras. Ya hay flujos desde Zaragoza de mercancías que bajan por carretera al norte de África o a la inversa, que vienen del norte de África hacia aquí, que son más numerosos. El tráfico existe, con lo cual, la masa crítica la tenemos. Supondrá una mejora en sostenibilidad y en conectividad. Además, podemos considerar Algeciras como una puerta hacia Europa, que la mercancía no se quede en Zaragoza. Tenemos que entender el ferrocarril como una red, que Zaragoza no sea ni el principio ni el final, que conecte a través de Cataluña, por la Travesía Central o por el País Vasco con otras líneas de ferrocarril que permitan llegar a Centroeuropa. Y eso sí que realmente daría un potencial no únicamente a Aragón, también al resto de España.

### **Zaragoza se ha consolidado como aeropuerto carguero, ¿sería importante conseguir una mayor diversificación de las cargas más allá de Inditex?**

Sería muy importante. Zaragoza es el aeropuerto que más aviones exclusivamente cargueros tiene. Pero, la dependencia del textil es grandísima. Deberíamos saber aprovechar esa masa crítica que mueve el textil para que se suba otro tipo de mercancías. Sí son habituales grandes proyectos o que salgan animales vivos. No obstante, es una lástima que sea muy escaso el movimiento que hay de productos de ingeniería o productos de farmacia u otros que requieren control de temperatura.

### **¿Qué medidas se deberían tomar para diversificar?**

Aprovechar algunas líneas que utiliza el sector textil para fijar unos espacios fijos que nos permitan a los transitarios estar seguros de que una reserva de ese espacio que hemos hecho no vaya a ser cancelada por las necesidades del textil. Si realizamos la cadena logística de un producto a través del aeropuerto de Zaragoza, corremos el riesgo de que, por ejemplo, la ruta que salía los martes cambie de día o deje de venir un mes porque la producción textil ha bajado. La dependencia de ese sector hace que no sea segura la cadena de suministro. Para los proyectos que requieren esa seguridad, aunque defendemos el aeropuerto de Zaragoza, volamos desde Madrid o Barcelona porque sabemos que si hay un problema en el vuelo de hoy, saldrá otro avión más tarde o mañana.

Es prioritario no depender solo de los pasos fronterizos de La Jonquera e Irún

### **¿Cuáles son los principales retos de las transitarias aragonesas?**

Los principales retos son seguir poniéndonos en valor, que el importador y exportador locales vean las ventajas de la proximidad del servicio que ofrecemos las transitarias nacionales y que servimos a los intereses de Aragón. Una de nuestras principales tareas es hacer ver a los clientes la seguridad que proporcionamos desde aquí a la cadena logística, siendo Aragón generalmente el principio o el fin de esa cadena.

### **¿Por qué Barcelona se ha convertido en el puerto natural de Aragón?**

Por las conexiones ferroviarias entre Zaragoza y Barcelona. El cargador ya se ha acostumbrado a ello. En carretera, la distancia entre Barcelona y Valencia es similar desde Aragón. Pero, todos los aspectos positivos del tren, su sostenibilidad, su coste, su fluidez o su rotación, han hecho que los cargadores de Aragón se suban al mismo. Y por ello Barcelona es el puerto natural de Aragón. (La entrevista a Ismael de Marcos está hecha antes del inicio de las obras que afectan a este corredor).

### **¿Han notado el fin del reglamento que exige a los consorcios navieros de cumplir las normas europeas de la competencia?**

No lo hemos notado nada. Se ha reordenado el mercado naviero de contenedores con el desvío de buques por el cabo de Buena Esperanza. Es difícil comparar porque ha cambiado completamente. Solo sabemos que no funciona bien, que los tiempos de tránsito han aumentado y que la supresión de escalas programadas casi parece un arma para regular la oferta del transporte marítimo. Hemos logrado proyectos de clientes por ganar horas. Un día de diferencia puede suponer ganar o perder un proyecto. Trabajamos con inseguridad porque dependemos de las navieras que, al ser un mercado muy concentrado, tienen facilidad para no cumplir con lo programado.

### **¿Perciben alguna relocalización?**

Sí hemos notado un alza de Turquía como proveedor. Y se nota en que hay navieras que han establecido servicios directos con este mercado, pero la dependencia de China sigue siendo total.

### **¿Qué representatividad tiene Ateia Aragón en el colectivo transitario de la comunidad autónoma?**

Alrededor del 50 por ciento. Sobre todo pymes, pero hay empresas de Aragón que tienen más de 40 trabajadores.

## **El personaje**

**Ismael de Marcos** nació el **23 de enero de 1986** en **Madrid**. Trabajando de **economista** en una empresa auditora, entró en contacto con el sector casi de casualidad al hacer un posgrado en una transitaria. Ha ocupado diversos cargos en **Novocargo**, donde fue responsable de la **oficina de Zaragoza** hasta que creó su propia empresa, **BestWay**, junto con otros socios, en 2020. Es socio de **Ateia Aragón** desde **2012**. **Culmina su segundo mandato al frente de la asociación en 2024**.

# Los transitarios aragoneses se suman al lamento por los cortes de vía en Catalunya

Atea Aragón denuncia caídas de tráfico del 70%, cancelaciones de algunas compañías y que Renfe "no utiliza todos los servicios confirmados"



Terminal Intermodal Monzón

El negocio logístico aragonés se está uniendo en sus críticas a las obras que realiza Adif en la red ferroviaria en Tarragona, y que [han derivado en cortes en el corredor que une Barcelona con Zaragoza](#). Este martes eran [los terminalistas los que lamentaban caídas de tráfico](#) y alertaban de "colapso", y este miércoles se les han unido las empresas transitarias a través de Atea Aragón. La asociación denuncia una "drástica reducción de los servicios ferroviarios con el puerto de Barcelona", y señala una caída "del 70%" de los trenes previstos a raíz de las actuaciones del gestor ferroviario, que empezaron el pasado 1 de octubre y deben alargarse hasta el mes de marzo.

Atea señala que las filiales ferroviarias de Cosco han cancelado todos sus servicios en el corredor

En un comunicado, los transitarios aragoneses revelan que "se nos ha informado extraoficialmente que cerca del 40% de los surcos actualmente disponibles no se estaban utilizando", lo que, según señalan, "sugiere que Renfe Mercancías no está utilizando todos los

servicios confirmados”. La asociación también acusa a Adif de “mala planificación”, en la línea empleada el día anterior por terminales como tmZ o TIM y el Gobierno aragonés, aunque apunta a que las empresas ferroviarias privadas han podido adaptarse mejor a los cortes que el operador público. Asimismo, los transitarios también avisan de que las filiales de Cosco que articulan tráfico ferroviario, “uno de los actores principales” del negocio en Aragón, “informó de que cancelaba todos sus servicios entre Zaragoza y Barcelona hasta nuevo aviso”.

El sector señala que ya venía sufriendo una reducción del 30% de los servicios ferroviarios en la primera mitad de año, pero el corte actual genera “una situación alarmante que puede volverse crítica si no se toman medidas inmediatas”. Según Ateia, “en las terminales se acumulan contenedores a la espera de trenes que no llegan”, y tampoco “hay suficientes camiones para manejar estos volúmenes”. Este último punto también estaría teniendo eco en Barcelona, donde las empresas de import/export estarían sufriendo dificultades para encontrar transporte terrestre.

## La asociación de transitarios de Aragón (Ateia) pide soluciones al "colapso logístico" por las obras en el corredor Mediterráneo

Exige a Renfe y Adif que tomen medidas para evitar que afecte gravemente a la economía regional y nacional.



El consejero Octavio López visitó este pasado martes la Terminal Marítima de Zaragoza | Toni Galan

De alarmante y cerca de volverse "crítica" considera la Asociación de Transitarios de Aragón (Ateia) el "colapso logístico" que están generando las obras en el Corredor Mediterráneo debido a la drástica reducción de servicios ferroviarios con el puerto de Barcelona.

Afectan este problema no solo a industriales de Aragón sino de Pamplona, Logroño y Burgos, dicen desde Ateia: "Durante los primeros ocho meses de 2024, experimentamos retrasos y una reducción del 30% en los servicios ferroviarios, aunque logramos mantener cierta regularidad". Sin embargo, critican, "desde el 1 de octubre, la mala planificación en la asignación de surcos por parte de Adif ha provocado una caída del 70% en los trenes previstos".

La Asociación reconoce haber sabido extraoficialmente que cerca del 40% de los surcos actualmente disponibles no se estaban utilizando. "Esto sugiere que además de la mala planificación de Adif, Renfe Mercancías no está utilizando todos los servicios confirmados, a diferencia de las empresas ferroviarias privadas que han logrado adaptarse mejor a las restricciones".

Ateia califica de grave la situación. "En las terminales intermodales se acumulan contenedores a la espera de trenes que no llegan y no hay suficientes camiones para manejar estos volúmenes", denuncia, a la vez que exige se tomen medidas para resolver esta crisis y evitar un "colapso logístico".

## Los transitarios aragoneses alertan de la disminución de servicios ferroviarios entre Zaragoza y el puerto de Barcelona

Desde el 1 de octubre se ha producido una caída del 70% en los trenes previstos, lo que hace que en las terminales intermodales se acumulan contenedores a la espera de trenes que no llegan.



Desde la Asociación, alertan de que es urgente que se tomen medidas para resolver la crisis.

La Asociación de Transitarios de Aragón ha denunciado públicamente la **alarmante situación que enfrentan** desde hace varias semanas por la "*drástica reducción de los servicios ferroviarios con el puerto de Barcelona*", una problemática que afecta no solo a Aragón, sino también a otras terminales interiores conectadas con el puerto, como Pamplona, Logroño y Burgos.

Las obras del Corredor Mediterráneo en Roda de Bará, Tarragona, que comenzaron el 1 de octubre y se extenderán hasta marzo del próximo año, han generado importantes restricciones, que se producen tras el **corte total de la línea con Barcelona** desde el 26 de agosto al 12 de septiembre, y se suman a las interrupciones registradas desde finales del año pasado.

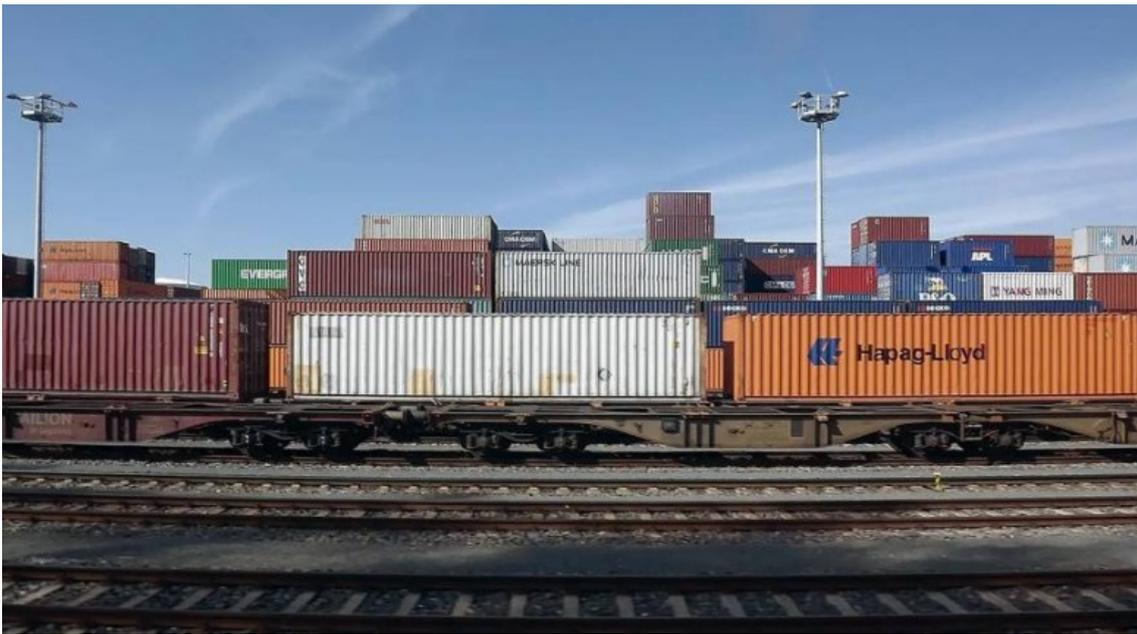
En Ateia Aragón, explican que durante los primeros ocho meses de 2024, se han experimentado retrasos y **una reducción del 30% en los servicios ferroviarios**, aunque manteniendo cierta regularidad. Sin embargo, indican que desde el 1 de octubre se ha producido una caída del 70% en los trenes previstos por "*la mala planificación en la asignación de surcos por parte de Adif*", y se les ha informado de que cerca del 40% de los surcos disponibles no se estaban utilizando.

Esto sugiere que "*Renfe Mercancías no está utilizando todos los servicios confirmados*", mientras que las empresas ferroviarias privadas han logrado adaptarse mejor a las restricciones. La situación es ya "*alarmante*", pues en las terminales intermodales **acumulan contenedores a la espera de trenes que no llegan**, y no hay suficientes camiones para manejar los volúmenes.

Esto está afectando también a los exportadores e importadores del área de influencia de Barcelona, quienes encuentran dificultades para encontrar transporte. Hace unos días, Cosco **canceló todos los servicios ferroviarios** entre Barcelona y Zaragoza hasta nuevo aviso, agravando aún más la situación.

Por ello, desde la Asociación alertan de que **es urgente que se tomen medidas para resolver la crisis** y evitar un colapso logístico que afecte gravemente a la economía regional y nacional.

## FERROVIARIO ATEIA-Aragón alerta sobre la “situación alarmante” por el impacto de las obras en Roda de Berà



**El pasado 1 de octubre se iniciaron las obras en el túnel de Roda de Berà que permitirán conectar el Puerto de Tarragona con Europa sin necesidad de realizar transbordos.**

ZARAGOZA · Debido a estas obras ayer el Gobierno de Aragón alertaba que [se han reducido los trenes en tmZ un 75% en las dos últimas semanas.](#)

Y ahora, desde ATEIA-Aragón alertan que “la drástica reducción de los servicios ferroviarios con el puerto de Barcelona afecta no solo a Aragón, sino también a otras terminales interiores conectadas con el puerto, como Pamplona, Logroño y Burgos”.

Las obras en el corredor mediterráneo, especialmente en Roda de Berà, se extenderán hasta marzo del próximo año y están generando generados importantes restricciones. Además, desde ATEIA-Aragón se lamentan que “estas obras son una continuación del corte total de la línea con Barcelona que sufrimos del 26 de agosto al 12 de septiembre, y de las interrupciones que venimos soportando desde finales del año pasado”.

Desde la asociación comentan que durante los primeros ocho meses de 2024, han experimentado retrasos y una reducción del 30% en los servicios ferroviarios. Sin embargo, desde el 1 de octubre, señalan que “la mala planificación en la asignación de surcos por parte de Adif ha provocado una caída del 70% en los trenes previstos”.

Desde ATEIA-Aragón aseguran que “aunque no hay nada oficial, se nos ha informado extraoficialmente que cerca del 40% de los surcos actualmente disponibles no se estaban utilizando, lo que sugiere que, además de la mala planificación de Adif, Renfe Mercancías no está utilizando todos los servicios confirmados, a diferencia de las empresas ferroviarias privadas que han logrado adaptarse mejor a las restricciones”.

“La situación es ya alarmante y puede volverse crítica si no se toman medidas inmediatas”, subrayan desde ATEIA-Aragón y añaden que “en las terminales intermodales se acumulan contenedores a la espera de trenes que no llegan, y no hay suficientes camiones para manejar estos volúmenes”. Así, según comentan, la necesidad de camiones para compensar la falta de servicios ferroviarios está afectando también a los exportadores e importadores del área de influencia de Barcelona, quienes encuentran dificultades para encontrar transporte.

Dos días atrás uno de los principales actores en el movimiento ferroviario en Zaragoza, COSCO, informó que cancelaba todos los servicios ferroviarios entre Barcelona y Zaragoza hasta nuevo aviso, agravando aún más la situación. “Es urgente que se tomen medidas para resolver esta crisis y evitar un colapso logístico que afecte gravemente a la economía regional y nacional”, señalan desde ATEIA-Aragón para finalizar su comunicado.

# Los transitarios de Aragón denuncian la reducción de trenes con el puerto de Barcelona por las obras del Corredor Mediterráneo

Según ATEIA Aragón, la mala planificación de Adif ha provocado una caída del 70% en los trenes previstos



*ATEIA Aragón denuncia la drástica reducción de los servicios ferroviarios entre Aragón y el puerto de Barcelona*

Las obras del tramo de Roda de Berà (Tarragona) correspondientes al Corredor Mediterráneo están afectando al tráfico ferroviario de mercancías entre Aragón y el [puerto de Barcelona](#).

De esta manera lo manifiesta en un comunicado de la Asociación de Transitarios de Aragón (ATEIA OLT): “Desde hace varias semanas, estamos enfrentando una situación alarmante debido a la drástica reducción de los servicios ferroviarios con el puerto de Barcelona.

Esta problemática afecta no solo a Aragón, sino también a otras terminales interiores conectadas con el puerto, como Pamplona, Logroño y Burgos”.

La asociación, presidida por **Ismael de Marcos**, explica que “las obras en el **Corredor Mediterráneo, especialmente en Roda de Berà**, que comenzaron el 1 de octubre y se extenderán hasta marzo del próximo año, han generado importantes restricciones ferroviarias. Estas obras son una continuación del corte total de la línea con Barcelona que sufrimos del 26 de agosto al 12 de septiembre, y de las interrupciones que venimos soportando desde finales del año pasado”.

Según ATEIA Aragón, “durante los primeros ocho meses del 2024, experimentamos retrasos y una reducción del 30% en los servicios ferroviarios, aunque logramos mantener cierta regularidad.

Sin embargo, desde el 1 de octubre, la mala planificación en la asignación de surcos por parte de Adif ha provocado una caída del 70% en los trenes previstos. Aunque no hay nada oficial, se nos ha informado extraoficialmente que cerca del 40% de los surcos actualmente disponibles no se estaban utilizando. Esto sugiere que, además de la mala planificación de Adif, Renfe Mercancías no está utilizando todos los servicios confirmados, a diferencia de las empresas ferroviarias privadas que han logrado adaptarse mejor a las restricciones”.

Para los transitarios aragoneses, “la situación es ya alarmante y puede volverse crítica si no se toman medidas inmediatas. En las terminales intermodales se acumulan contenedores a la espera de trenes que no llegan, y no hay suficientes camiones para manejar estos volúmenes. La necesidad de camiones para compensar la falta de servicios ferroviarios está afectando también a los exportadores e importadores del área de influencia de Barcelona, quienes encuentran dificultades para encontrar transporte”.

Además, añade el comunicado, recientemente, “uno de los principales actores en el movimiento ferroviario en Zaragoza, Cosco, informó que cancelaba todos los servicios ferroviarios entre Barcelona y Zaragoza hasta nuevo aviso, agravando aún más la situación”. Para concluir, el comunicado de la Junta Directiva de ATEIA Aragón demanda que “es urgente que se tomen medidas para resolver esta crisis y evitar un colapso logístico que afecte gravemente a la economía regional y nacional”.

INFRAESTRUCTURAS FERROVIARIAS

**Los cortes ferroviarios en Aragón causarán sobrecostes del 40% a los operadores de mercancías**

Los cierres de varios meses en seis líneas afectarán a unas 100 circulaciones semanales de Media Distancia y 42 de Larga Distancia utilizadas por aragoneses



Das contenedores en un terminal en la Terminal Marítima de Zaragoza / JOSE MIGUEL CALVO

Los usuarios aragoneses del tren, tanto de los convoyes comerciales como de mercancías, empiezan a hacer cuentas y previsiones para afrontar el complejo 2025 al que abocan las obras en hasta seis vías ferroviarias en las que Adif, el administrador de las infraestructuras, contempla cortes totales de hasta seis y ocho meses. Por la parte logística, los agentes del sector dan por hecho que habrá que echarse a la carretera, lo que encarecerá la conexión entre [Zaragoza](#) y Barcelona cerca de un 40%.

Si los gestores de las terminales ferroviarias criticaban el martes la caída de la actividad en un 70% por los trabajos de construcción del corredor Mediterráneo a la altura de Roda de Bará (Tarragona), la asociación de transitarios de Aragón, Ateia, se sumó ayer a las críticas por «la falta de planificación» por parte del operador de la red, [Renfe](#) Mercancías. En un comunicado, aseguran que se les ha informado extraoficialmente que «cerca del 40% de los surcos disponibles no están utilizando», en referencia a las ventanas de horario en los que un convoy puede circular por una vía.

**Para el presidente de la organización, Ismael de Marcos, el momento es «crítico», sobre todo porque coincide con el final de la cosecha de la alfalfa, de la que Aragón es un gran exportador. «Estamos cargando contenedores en trenes que no sabemos si van a salir. El cliente nos llama al día siguiente y nos dice que no le ha llegado el contenedor. La solución inmediata es echarlo todo al camión y a la carretera, pero el coste económico pasaría de 500**

euros (el coste de mover un contenedor entre Zaragoza y Barcelona por tren) a cerca de 900. Esto puede suponer que, por ejemplo, una operación a un puerto base en el Lejano Oriente pase de 1.400 euros a 1.800», señala De Marcos.

Del mismo modo, los transitarios también avisan de que las filiales de Cosco que articulan tráfico ferroviario, «uno de los actores principales» del negocio en Aragón, «informó de que cancelaba todos sus servicios entre Zaragoza y Barcelona hasta nuevo aviso». «Los cierres totales son una barbaridad, sobre todo si se extienden más de unas horas al día o el fin de semana. Deja a los operadores sin capacidad de trabajar. No se entiende ni en el caso del Madrid-Zaragoza, con la afluencia de pasajeros y trenes de mercancías, ni en del Canfranc, por la que pasan tres trenes diarios y lleva cerrada un año», denuncia Iñaki Barrón, el presidente del comité ejecutivo de [Corredores.eu](http://Corredores.eu). Barrón advierte de que en el primer caso las alternativas no son viables, ya que se multiplica el recorrido por dos, y que la mercancía que se traslade a la carretera «difícilmente retornará al ferrocarril».

Sin embargo, los cortes previstos por Adif se extenderán no solo a la conexión entre Zaragoza y Barcelona, sino a los enlaces ferroviarios de la capital aragonesa con Madrid (corte total de ocho meses), con Logroño (dos cortes de cuatro meses alternativos en cada una de las vías, por lo que podrán circular por una de ellas). Además, también quedará clausurado, al menos por seis meses, el enlace Zaragoza-Sagunto, ya que se acometerán obras en los gálibos desde Teruel, mientras que todavía se espera al final de los trabajos en la línea del Canfranc.

La principal afección se trasladará para los usuarios de los trenes que circulan por la vía convencional, es decir, los que no se corresponden con la alta velocidad. En total, se verían afectadas en torno a un centenar de circulaciones semanales de Media Distancia y 42 de Larga Distancia, según las cuentas elaboradas por este diario a partir de los horarios previstos por Renfe.

### **El punto crítico: Madrid-Zaragoza**

El punto crítico está en el tramo entre la capital aragonesa y Madrid, que conecta con las estaciones ubicadas entre Grisén y Arcos de Jalón. Son 54 conexiones semanales para las que se deberá hallar solución durante ocho meses.

Afectados se verán también, en distintos momentos de las obras, los usuarios de la Media Distancia del Caspe-Barcelona (14 circulaciones semanales), las mismas que conectan el Barcelona-Zaragoza y el regional Barcelona-Madrid. También sufrirán algún corte las 28 enlaces semanales del Zaragoza-Lérida de Media Distancia, sin que este afecte a la conexión entre la capital aragonesa y Binéfar.

LOGÍSTICA

## *El representante aduanero, ¿siempre es responsable?*



Martín Fernández Castro

En los últimos tiempos estamos viendo que los representantes aduaneros reciben sanciones derivadas de la presentación de declaraciones aduaneras incorrectas, incluso cuando están actuando en nombre y por cuenta de sus clientes, esto es, bajo la modalidad de representación directa.

Para ello, la Aduana realiza una interpretación de diversos preceptos del CAU, en mi opinión incorrecta.

La Autoridad Aduanera se basa en el artículo 15.2 del CAU, en virtud del cual toda persona que presente a las autoridades aduaneras una declaración en aduana (entre otras) será responsable de la exactitud e integridad de la información que contenga la declaración, notificación o solicitud. Sobre esa base aplica el 199 de la Ley General Tributaria.

Asimismo, en ese artículo del CAU se indica expresamente que, en caso de que sea el representante aduanero quien presente la declaración, o notificación o solicitud, o facilite la información, dicho representante aduanero quedará también sujeto a la responsabilidad establecida.

La Aduana considera que el representante aduanero siempre es responsable, por ser quien presenta la declaración en Aduana, si bien, dicha afirmación es, en mi opinión, falsa.

*La Aduana realiza una interpretación de diversos preceptos del Código Aduanero de la Unión, en mi opinión, incorrecta*

En el propio CAU se contiene una definición de “declarante” en virtud de la cual éste es “la persona que presenta una declaración en aduana, una declaración de depósito temporal, una declaración sumaria de entrada, una declaración sumaria de salida, una declaración de reexportación o una notificación de reexportación en nombre propio, o la persona en cuyo nombre se presenta dicha declaración o dicha notificación”. Por ejemplo, para el caso de una importación, serían declarantes el importador o el representante indirecto, pero nunca el representante aduanero que actúa bajo la modalidad de representación directa (en este caso, actuaría en nombre y por cuenta de su cliente, y es declarante la persona en cuyo nombre se presenta la declaración).

Por todo ello, la conclusión correcta y completa debería ser, a mi modo de ver, la siguiente:

- La persona que presenta la declaración es el declarante.
- La sanción debe imponerse, en todo caso, a quien presente la declaración, es decir, al declarante.
- Teniendo en cuenta que solo el representante aduanero que actúe bajo la modalidad de representación indirecta puede ser considerado declarante, ha de concluirse que solo éste será la “persona que presenta a las autoridades aduaneras una declaración en aduanas” y, en consecuencia, solo a este se le puede imponer una sanción por este asunto.

Por si hubiera alguna duda sobre lo anterior, el TJUE ya ha emitido sentencias en las que indica expresamente que, teniendo en cuenta que el aduanero es sistema declarativo, el CAU “exige a los declarantes, en su artículo 15, que proporcionen información exacta e íntegra”. El propio Tribunal emplea el término declarante por lo que, en la medida que el representante aduanero que actúa bajo la modalidad de representación directa no lo es, estas sanciones son contrarias a la normativa.

Por ello, es necesario que la Administración cese esta actuación irregular y respete la protección que corresponde al representante aduanero “directo”.



*El inicio del curso de carga aérea está previsto para el próximo 18 de noviembre*

## **ATEIA Valencia programa cursos sobre mercancías peligrosas y carga aérea**

La asociación continúa completando su agenda formativa del 2024 con dos nuevos cursos para el mes de noviembre

ATEIA-OLTRA Valencia ha programado un curso sobre mercancías peligrosas del lunes 11 hasta viernes 15 de noviembre en horario vespertino (desde las 15.00 a las 20.00 h). Según ha informado la asociación de [transitarios](#), el curso responde “al interés por un mayor conocimiento” sobre esta materia en concreto.

Bajo el nombre de *El Transporte marítimo de mercancías peligrosas. El Código IMDG*, el perfil a quién va dirigido el curso es aquel “con cualificación de personal de tierra que participa en el transporte mercancías peligrosas según lo dispuesto en el Código IMDG y la enmienda 37-14”. Es decir, entre otros, a “cargadores, expedidores, exportadores, transitarios y almacenistas”, añade la asociación.

El curso incluye documentación y material para los alumnos inscritos, que además recibirán una acreditación de asistencia al curso al finalizar el mismo. En cuanto a la fecha mínima para inscribirse, la asociación ha fijado el 31 de octubre.

Las jornadas incluyen una presentación de las reglamentaciones aplicables, el Código Marítimo Internacional de Mercancías Peligrosas, incluida la Enmienda 41-22, y las Directrices OMI/OIT/CEPE-Naciones Unidas sobre la arrumazón de las unidades de transporte.

Además, también se abordarán la utilización de embalajes, las disposiciones aplicables a la utilización de contenedores para graneles (BK1, BK2 y BK3) o los procedimientos de expedición, carga y descarga. En último lugar, se realizará un estudio y análisis de ejercicios y casos prácticos en la materia.

#### **ATEIA abordará la carga aérea en otro curso**

Con el objetivo de “dotar al alumno” de una visión general del proceso de [carga aérea](#), la asociación ha lanzado un curso de 25 horas lectivas que se celebrará, también en sus instalaciones de J.J. Dómine, del 18 al 22 de noviembre en horario de tarde (de 15.00 horas a 20.00 horas).

En el contenido del curso tratará de familiarizar al alumno con los reglamentos y estándares que afectan a esta actividad, en especial los de IATA. Además, proporcionará información sobre tipos de aeronaves y soluciones de carga, y se presentarán los procedimientos de reserva y de tarificación.

# ATEIA Madrid analiza la Aduana del futuro

La sesión ha estado abierta a todas las empresas del colectivo para que sus empleados y directivos pudiesen conocer el alcance y las particularidades de los cambios



Ante las modificaciones propuestas por la Comisión Europea sobre la normativa aduanera existe una gran incertidumbre del alcance y magnitud de tales cambios, razón por la cual ATEIA Madrid ha celebrado una sesión informativa online sobre la Aduana del futuro.

En el encuentro han intervenido Martín Fernández, secretario técnico de [FETEIA](#) y abogado del sector transitario y José Antonio Muñoz, inspector de la AEAT y ex administrador de las aduanas de Barajas y Coslada, contando con el interés y conexión de más de 100 personas y un activo e interesante debate al final de las exposiciones.

## Cambios normativos a debate

Martín Fernández informó sobre la posición de FETEIA y CLECAT ante estos posibles [cambios normativos](#) incluidos en la renovación del CAU, siendo muy crítico con muchos de ellos y trasladando que desde la federación de [transitarios](#) se seguirán defendiendo los intereses del colectivo para que la norma que finalmente se promulgue resulte equilibrada.

Por su parte, Muñoz, esbozó con mucho detalle cómo será la Aduana del futuro conforme a la información de la que se dispone actualmente, destacando que dicha reforma del Código Aduanero de la Unión (CAU), cuyo objetivo es simplificar los procesos y reducir los costes del comercio exterior, se basa en tres pilares: la creación de un Centro Aduanero de datos de la UE; el establecimiento de una nueva Autoridad Aduanera de la UE, y la redefinición del [Operador Económico Autorizado \(OEA\) en la figura del Trust and Check](#).

Como los cambios normativos están siendo objeto de debate y análisis por el Consejo Europeo y Parlamento Europeo, Laura Moreira, directora de ATEIA-Madrid, ha informado que “es el momento de que nuestro colectivo, a través de FETEIA, traslade todos los cambios que se deben realizar sobre la [reforma aduanera](#), que sin duda entrará en vigor en los próximos años”, han concluido.

## **Formación continua**

Por otra parte, destacar que, al margen de las sesiones informativas, la Asociación de Transitarios de Madrid ofrece formación continua a las empresas del sector:

- **Curso sobre Incoterms**

Este curso online tendrá una duración de 6 horas y se impartirá del 5 al 12 de noviembre. Uno de los objetivos del curso de ATEIA, dirigido por Martín Fernández, miembro del grupo de expertos de Incoterms de la ICC en España es conocer en profundidad los Incoterms y su aplicación, y tener los conocimientos necesarios para poder negociar una correcta operación de compraventa internacional.

- **Curso de transporte marítimo**

Esta formación online dará comienzo el 19 de noviembre y será impartido por Miguel Ángel Morales, experto en transporte marítimo. El curso constará de 25 horas lectivas cuyo objetivo es el estudio de la metodología y gestión del tráfico marítimo de mercancías, el conocimiento de embarque (máster y house) y análisis de los fletes, tarifas y tipos de cargas.

**MARÍTIMO**

MARTÍTIMO · El Consell Executiu de la Generalitat de Catalunya nombra el nuevo presidente de la Autoridad Portuaria de Barcelona

## La comunidad portuaria considera “un acierto” la designación de José Alberto Carbonell



**El nombre de José Alberto Carbonell se encontraba en pocas quinielas como posible sucesor de Lluís Salvadó en el cargo de presidente de la Autoridad Portuaria de Barcelona, pero desde su nombramiento ayer, todos los representantes de la comunidad portuaria de Barcelona se han mostrado “muy satisfechos” y consideran “un acierto” la decisión de ascender a Carbonell a presidente de Port de Barcelona.**

Barcelona. Los presidentes de las cuatro asociaciones coinciden, en declaraciones para Diario del Puerto, que el nuevo presidente de la Autoridad Portuaria “conoce perfectamente las necesidades del Puerto de Barcelona” y que su nombramiento ayudará a seguir adelante con los proyectos que ya están en marcha en el Puerto de Barcelona.

El presidente de la Asociación de Consignatarios de Barcelona, Salvador Richart, se muestra “satisfecho” por la elección de una persona de la casa “que conoce todos los entresijos y está al día” de los proyectos que se están desarrollando en el recinto portuario barcelonés.

*Carbonell debe afrontar la congestión en las terminales como el gran reto a corto plazo*

Por su parte, el presidente de **ATEIA-OLTRA Barcelona**, **Emili Sanz**, considera que “la elección de José Alberto Carbonell es la mejor opción posible” y asegura que “dará estabilidad al puerto”. Sanz recuerda a este Diario, a modo de anécdota, que en el cuestionario que se le realizó en la edición de mayo del Diario del Puerto Plus, “cuando se me preguntó sobre una persona que admirara, contesté que a José Alberto Carbonell, por su profundo conocimiento de nuestra infraestructura portuaria y sobre todo por su capacidad de adaptación ante las múltiples situaciones en las que le toca vivir profesionalmente”.

En la misma línea se pronuncia el presidente del Colegio Oficial de Agentes de Aduanas y Representantes Aduaneros de Barcelona, Antonio Llobet, quien destaca la “gran capacidad y conocimiento” que tiene Carbonell del entorno portuario de Barcelona. Para Llobet, el nombramiento del hasta ahora director de Port de Barcelona supone “un acierto” porque “se trata de un ejecutivo ejemplar y muy preparado”.

Los estibadores del Puerto de Barcelona también hacen una valoración “muy positiva” del nombramiento de Carbonell. Según el portavoz de OEPB-Coordinadora, Albert Gil “es una alegría que asuma el cargo una persona que conozca la manera de trabajar del puerto desde el primer minuto”.

### **Consellera**

Finalmente, el presidente de la Asociación de Transportistas Empresarios de Contenedores (ATEC), Óscar González, señala que “el nombramiento de José Alberto Carbonell nos parece un acierto por su vínculo con la Autoridad Portuaria; esperamos que ayude a solucionar la congestión del recinto”.

Durante la rueda de prensa para dar a conocer los acuerdos del Consell Executiu de ayer, entre los cuales estaban los nombramientos de las Autoridades Portuarias de Barcelona y Tarragona, la portavoz del Govern, y consellera de Territori, Sílvia Paneque, destacó Carbonell “su larga trayectoria como ejecutivo de Port de Barcelona” y enfatizó “su competencia en el ámbito logístico y sus conocimientos en descarbonización y transformación digital” como las claves para su nombramiento como máximo responsable de la Autoridad Portuaria de Barcelona.

Además, Paneque puso de relieve “la importancia” de los puertos de Tarragona y Barcelona como “puntos estratégicos para la economía de Catalunya y claves para el desarrollo de las conexiones ferroviarias”.

## Retos

José Alberto Carbonell conoce muy bien los retos a los cuales se enfrentará como presidente de la Autoridad Portuaria de Barcelona. A corto plazo, deberá tratar de encontrar una solución a la congestión de las terminales, provocada por el aumento de tráficos derivados de la crisis del Mar Rojo, y que está provocando largas colas de espera de los camiones en los accesos a las terminales.

A largo plazo, el inicio de las obras de los nuevos accesos viarios y ferroviarios y el cumplimiento de los tiempos marcados es uno de los principales retos del nuevo presidente de Port de Barcelona. Otro de los principales desafíos, tal y como señalan Antonio Llobet y Albert Gil, es el desarrollo de la futura nueva terminal de contenedores en el muelle Catalunya. Y más allá de proyectos concretos, el gran reto será seguir aplicando medidas de descarbonización y digitalización al Puerto de Barcelona.



### Perfil

José Alberto Carbonell (Barcelona, 1964), empezó a trabajar en la Autoridad Portuaria de Barcelona en 1991 y, tras asumir diferentes responsabilidades, fue nombrado director general de la institución en 2009.

El todavía director de Port de Barcelona tiene una amplia formación. Es ingeniero de Caminos, Canales y Puertos por la Universidad Politécnica de Catalunya (UPC), tiene un máster en Dirección y Administración de Empresas (MBA) por EADA Business School Barcelona y un Programa de Alta Dirección de Empresas (PADE) por la escuela de negocios IESE.

EN DESTACADO



**Emilli Sanz**

Presidente de ATEIA-OLTRA Barcelona

“De entre todas las elecciones posibles, José Alberto Carbonell era la mejor. Si me preguntas qué valoración hago del 0 al 10, te diría que un 12”



**Antonio Llobet**

Presidente COACAB

“José Alberto Carbonell es un ejecutivo ejemplar, con gran conocimiento del entorno portuario; su nombramiento ha sido un acierto”



**Salvador Richart**

Presidente Asociación de consignatarios

“La elección de José Alberto Carbonell es una gran noticia, permitirá dar continuidad a todos los proyectos que están en marcha”



**Sílvia Paneque**

Consellera de Territori

“Valoramos su trayectoria como ejecutivo de Port de Barcelona y su competencia en el ámbito logístico y en descarbonización”



**Albert Gil**

portavoz OEPB-COORDINADORA

“Para los estibadores es una gran noticia que asuma el cargo alguien con conocimiento del entorno portuario”



**Óscar González**

Presidente ATEC

“Nos parece un acierto por su vínculo con la Autoridad Portuaria; esperamos que ayude a solucionar la congestión del recinto”

## Carbonell, primer presidente de la casa desde 1995

Con su nombramiento ayer por parte del Consell Executiu de la Generalitat de Catalunya, José Alberto Carbonell se convierte en el primer presidente de la casa que tiene Port de Barcelona desde que culminara su cargo Josep Munné en el año 1995. Munné ya era presidente del Puerto Autónomo de Barcelona desde 1988 y como miembro de la institución fue designado presidente de la nueva Autoridad Portuaria de Barcelona con motivo de la entrada en vigor en 1993 de la Ley de Puertos del 92.

Posteriormente, tras su cese en 1995 y un brevísimo periodo en la presidencia de Antoni Pujol, fue designado para el cargo el ingeniero y político Joaquim Tosas (1996), ya en el proceso de la reforma legislativa portuaria aprobada en 1997 para permitir a las comunidades autónomas la elección de los presidentes de las autoridades portuarias. En este contexto, Tosas se mantuvo en el cargo hasta 2004, año en el que el nuevo Govern de Pasqual Maragall designó presidente al ingeniero naval Joaquim Coello. En 2006 el nuevo Govern de José Montilla nombró presidente al entonces conseller de Treball, Jordi Valls. En 2011 el empresario Sixte Cambra fue nombrado al frente de la Autoridad Portuaria tras la llegada a la presidencia de la Generalitat de Artur Mas. En 2018, le sucedió en el cargo la entonces presidenta de la Diputación de Barcelona y alcaldesa de Sant Cugat, Mercè Conesa. Ya en 2021, el nuevo presidente de la Generalitat, Pere Aragonés, designó para el cargo al hasta entonces conseller de Territori, Damià Calvet, que hubo de cesar en 2022 tras la ruptura de los socios de Govern y ser designado nuevo presidente de la Autoridad Portuaria el entonces diputado en el parlamento catalán Lluís Salvadó.

Ahora, tras las elecciones de mayo y la elección como presidente de la Generalitat de Salvador Illa, toma el testigo al frente del Puerto de Barcelona José Alberto Carbonell.



ENRIC TICÓ,  
Presidente de FETEIA-OLTRA

“Estamos cayendo en una sobrerregulación del sector”

Los transitarios son aliados básicos para los transportistas, a quienes confían el traslado por carretera de una mercancía que debe llegar a su destino. Desde FETEIA-OLTRA se trabaja para establecer sinergias positivas entre los dos sectores, a fin de satisfacer el deseo de los cargadores de hacer llegar la mercancía a su destino en tiempo y forma. Diario del Puerto Publicaciones habla con su presidente, Enric Ticó, para conocer en detalle cómo se puede impulsar esta colaboración.

**¿Qué valoración general hacen del estado del sector del transporte por carretera?**

En cuanto a la actividad, estamos experimentando cierta recuperación, por lo que la situación es positiva, tras un periodo de cierto descenso.

En lo que se refiere a la situación global, es evidente que sigue teniendo un papel muy importante en el conjunto de la logística nacional, y también que se mantienen las problemáticas, como la falta de conductores.



→ Una de las demandas de los transportistas es aumentar la seguridad en las áreas de servicio.

### **¿Qué hace falta para solucionar este problema de falta de conductores?**

Es, sin duda, una de las principales preocupaciones. Creo que hay que asumir que es un problema de difícil solución porque los jóvenes de hoy en día tienen otras prioridades a los de hace unas décadas y una de esas prioridades es la

conciliación. Por ello, hemos de repensar la manera de estructurar la cadena de suministro en el transporte terrestre. Una buena solución es el Short Sea Shipping, así como el ferrocarril, cuando la oferta de terminales sea lo suficientemente extensa en el territorio. No olvidemos tampoco que el tema de las 44 toneladas puede tener un cierto efecto compensatorio respecto a esta problemática.

Dicho esto, hay que trabajar para mejorar su seguridad y condiciones de confortabilidad en áreas de carga y descarga. También poner en valor que es una profesión con alta demanda y futuro.

### **¿Cuáles son las principales demandas para el Ministerio?**

Como le decía, creemos que se debe poner énfasis en la construcción de áreas de aparcamiento seguras, pues el problema de la inseguridad va en aumento. También que se empuje hacia una política realista en materia de descarbonización. Por último, que se trabaje más de la mano con el sector privado para el impulso de la intermodalidad.

### **¿Están satisfechos con los grupos de trabajo que están en marcha?**

Es cierto que hoy en día no estamos viendo grandes resultados, pero creemos que sí se están logrando pequeños avances, si bien necesitamos algo más de flexibilidad por parte de la Administración, para agilizar las medidas. Por ejemplo, en el ámbito de la digitalización, cuesta mucho lanzar nuevas líneas de ayudas a las empresas para que realicen sus inversiones. Ello supone que las pymes no puedan acceder a soluciones tecnológicas imprescindibles para poder competir.

**“Hay que trabajar para mejorar la seguridad de los conductores y sus condiciones de confortabilidad en áreas de carga y descarga”**

**¿Confían en qué se aprobarán nuevas ayudas para la renovación de flotas?**

Así lo anunció el Ministerio, y ante un escenario de prórroga presupuestaria, y dado que se trata de una medida básica para avanzar en descarbonización, el Ministerio debería analizar la manera de resolver este impás.

**¿Qué puntos deberían mejorarse de la relación entre los transitarios y los transportistas?**

Pienso que, en general, la relación es buena. Desde nuestra perspectiva, al transitario le interesa mantener una relación de confianza y, a largo plazo, con el transportista, primero para asegurar un buen servicio al cliente y, segundo, porque con ello se asegura tener el máximo control de la mercancía, evitando que intervengan terceros ajenos en la operación.

Pensamos que para nosotros es esencial tener una relación de confianza con el transportista y nosotros también queremos ser un socio de confianza para ellos.

**“EL ETS A LA CARRETERA SUPONDRÁ MÁS CARGA ADMINISTRATIVA Y UN PREVISIBLE ENCARECIMIENTO DEL SERVICIO”**

El Gobierno presentó en febrero el Proyecto de Ley de Movilidad Sostenible. ¿Qué valoración hacen del Proyecto de Ley presentado que, por cierto, está teniendo problemas para avanzar en las Cortes? La realidad es que, en lo que se refiere al transporte de mercancías no tendrá demasiado impacto, porque muchas de las materias previstas en el primer anteproyecto se han ido aprobando. Sí hay dos cosas con impacto: la primera es la entrada en vigor de la obligatoriedad de que el documento de control sea electrónico, los cual supondrá, sin duda, un impulso a la digitalización y, segundo, un artículo que ya no tiene sentido y contra el que estamos peleando. Es un artículo que impone la obligación de contabilizar y publicar las emisiones del transporte, però esta materia ya está siendo regulada por la UE, con el Reglamento EU Count Emissions, por lo que va a crearse un conflicto competencial.

En 2027 está previsto el inicio de la aplicación del régimen ETS al transporte por carretera. ¿Qué efectos tendrá esta aplicación para los transitarios?

En nuestro caso, supondrá una cierta carga administrativa y, lógicamente, un previsible encarecimiento del servicio, puesto que necesariamente supone un aumento de costes. ¿Los clientes les piden la huella de carbono del transporte de mercancías por carretera?

Cada vez más. Por una parte, hemos de tener en cuenta que la UE ha aprobado normas que obligan a ciertas empresas a reportar esta información, siendo una de las actividades afectadas el transporte. Por otra, la Sociedad está cada vez más concienciada en el aspecto ESG, por lo que muchos clientes piden esa huella de carbono, para poder reorganizar las cadenas de suministro y reducir esa huella.

En 2022 se aprobó la Ley de la Cadena de Transporte, pero ya se han realizado estudios para mejorarla. ¿Qué opina? ¿Es necesario?

Pensamos que estamos cayendo en una sobrerregulación del sector, en muchas ocasiones, inútil puesto que los mercados se regulan por sí mismos, lo cual aporta eficiencia y ello supone un beneficio para el consumidor final.

Lo cierto es que ya existen muchas medidas para la mejora del transporte por carretera que, si se desarrollan y aplican adecuadamente, tendrán un impacto importante (acción directa, el denominado coste mínimo, cláusula del combustible...). Pienso que corremos el riesgo de sobre regular y cargarnos la necesaria eficiencia y agilidad, por lo que pido cautela sobre este asunto. Los observatorios

**“El Gobierno debería analizar cómo resolver las ayudas para la renovación de flotas ante un escenario de prórroga presupuestaria”**

muestran una mejora en el funcionamiento del mercado.

**LA APROBACIÓN DE LAS 44 TONELADAS ES POSITIVA PARA EL MERCADO”**

Antes mencionaba la probable aprobación de las 44 toneladas.

**¿Son favorables a esta nueva reglamentación?**

Sí. Pensamos que es positiva para el mercado, paliando un poco la falta de conductores y también esperamos que sea de ayuda en el aspecto medioambiental.

En el aspecto económico, tenemos la esperanza de que suponga un aumento de la eficiencia de las empresas que lleve aparejada una reducción de los costes marginales.

**¿En qué punto se encuentra la digitalización del sector? ¿Avanza a buen ritmo?**

Va más lenta de lo que nos gustaría. En el transporte internacional de mercancías por carretera aún tiene una implantación residual, por lo que hemos de seguir avanzando. Confiamos en que la obligatoriedad del documento de control digital suponga un impulso, no solo para el e-CMR, sino también para toda la tramitación aduanera. En los otros modos sí vemos más avances.

Pensamos que uno de los problemas reside en que todos los sectores deben ir de la mano y es difícil alinear intereses.

**AÉREO**

## ATEIA-OLTRA Barcelona inicia un nuevo Curso de reciclaje para transporte aéreo de mercancías peligrosas



Para mantener la vigencia de la capacitación en transporte aéreo de mercancías peligrosas IATA es necesario realizar un curso de reciclaje cada 2 años.

### **Ayer se inició en la sede ATEIA-OLTRA Barcelona la tercera edición del Curso de Reciclaje para transporte aéreo de mercancías peligrosas IATA**

BARCELONA · Este curso cumple con los requisitos de capacitación de la OACI - IATA y capacita para tramitar o aceptar envíos de mercancías peligrosas en el transporte aéreo durante un período de 24 meses.

Para mantener la vigencia de la capacitación en transporte aéreo de mercancías peligrosas IATA es necesario realizar un curso de reciclaje cada 2 años. En esta edición, el profesor D. Xavier Manzanero, instructor oficialmente acreditado por la IATA para la formación en transporte aéreo de mercancías peligrosas basada en competencias, es el encargado de la formación.

En 2022 se aprobó la Ley de la Cadena de Transporte, pero ya se han realizado estudios para mejorarla. ¿Qué opina? ¿Es necesario?

Pensamos que estamos cayendo en una sobrerregulación del sector, en muchas ocasiones, inútil puesto que los mercados se regulan por sí mismos, lo cual aporta eficiencia y ello supone un beneficio para el consumidor final.

Lo cierto es que ya existen muchas medidas para la mejora del transporte por carretera que, si se desarrollan y aplican adecuadamente, tendrán un impacto importante (acción directa, el denominado coste mínimo, cláusula del combustible...). Pienso que corremos el riesgo de sobre regular y cargarnos la necesaria eficiencia y agilidad, por lo que pido cautela sobre este asunto. Los observatorios muestran una mejora en el funcionamiento del mercado.

**“El Gobierno debería analizar cómo resolver las ayudas para la renovación de flotas ante un escenario de prórroga presupuestaria”**

**LA APROBACIÓN DE LAS 44 TONELADAS ES POSITIVA PARA EL MERCADO”**

Antes mencionaba la probable aprobación de las 44 toneladas.

**¿Son favorables a esta nueva reglamentación?**

Sí. Pensamos que es positiva para el mercado, paliando un poco la falta de conductores y también esperamos que sea de ayuda en el aspecto medioambiental.

En el aspecto económico, tenemos la esperanza de que suponga un aumento de la eficiencia de las empresas que lleve aparejada una reducción de los costes marginales.

**¿En qué punto se encuentra la digitalización del sector? ¿Avanza a buen ritmo?**

Va más lenta de lo que nos gustaría. En el transporte internacional de mercancías por carretera aún tiene una implantación residual, por lo que hemos de seguir avanzando. Confiamos en que la obligatoriedad del documento de control digital suponga un impulso, no solo para el e-CMR, sino también para toda la tramitación aduanera. En los otros modos sí vemos más avances.

Pensamos que uno de los problemas reside en que todos los sectores deben ir de la mano y es difícil alinear intereses.

# Paso clave para el futuro del sector: Se constituye el grupo de jóvenes transitarios de FETEIA

La iniciativa apuesta por el talento joven y la innovación para fortalecer al sector

Paso clave para el futuro del sector transitario: Este miércoles se ha constituido el **Grupo Jóvenes Transitarios de FETEIA**. Una iniciativa que apuesta por el talento joven y la innovación para fortalecer al sector.

Es una de las medidas adoptadas por parte de las Comisiones y Grupos de Trabajo de **FETEIA-OLTRA**, la **Federación de empresas transitarias** que ha retomado su actividad, tras el Congreso, para poner en marcha todos los acuerdos adoptados.

Así, la Comisión Marítima se reunió el pasado 14 de noviembre, por primera vez desde el reciente nombramiento como presidente de Víctor Martín.

Durante la reunión se destacó la necesidad de que las administraciones protejan un sector clave para las economías nacional y de la Unión Europea y no generen debilidades como con el ETS.

Asimismo, se ha incidido en la idea de reforzar la **colaboración con los distintos actores de la cadena de transporte** siempre con la idea de prestar el mejor servicio al cliente. Esta nueva etapa se ha iniciado con un importante éxito de participación y gran cantidad de ideas y propuestas.

El **Grupo de Jóvenes Transitarios**, ahora constituido y presidido por Adolfo Iglesias (Ateia Madrid), es un grupo transversal que tiene como objetivo principal «**ayudar al talento joven** a tener una carrera profesional exitosa y a que su voz sea escuchada en la propia Federación y ante la Administración, lo que sin duda supondrá un impulso para que el sector sea cada vez mejor», ha comentado FETEIA-OLTRA en un comunicado.

Está previsto una nueva reunión de la Comisión de Aduanas que está implicada en temas tan relevantes como el seguimiento del funcionamiento de los Puestos de Control Fronterizo (con especial interés en el nuevo escenario de los controles sanitarios) y la aprobación del nuevo Código Aduanero de la Unión.



Las comisiones y grupos de trabajo de Feteia-Oltra han retomado su actividad, tras el congreso, para poner en marcha todos los acuerdos adoptados durante el mismo. La comisión marítima se reunió el pasado 14 de noviembre, por primera vez desde el reciente nombramiento como presidente de Víctor Martín. Durante la reunión, se destacó la necesidad de que las administraciones protejan a un sector clave para las economías nacional y de la Unión y no generen debilidades, como con el European Emission System (ETS), el nuevo régimen comunitario que penaliza la emisión de CO2 por parte de los buques. Asimismo, se ha incidido en la idea de reforzar la colaboración con los distintos actores de la cadena de transporte, siempre con la idea de prestar el mejor servicio al cliente. Esta nueva etapa se ha iniciado con un importante éxito de participación y gran cantidad de ideas y propuestas.

Además, hoy 20 de noviembre, se ha constituido el **grupo de jóvenes transitarios**, presidido por Adolfo Iglesias (Ateia Madrid), que es transversal y con el objetivo principal de ayudar al talento 'junior' a tener una carrera profesional exitosa y que su voz sea escuchada en la propia federación y ante la administración, lo que sin duda supondrá un impulso para que el sector sea cada vez mejor.

El resto de grupos y comisiones sigue trabajando con alta intensidad y próximamente se celebrará una nueva reunión de la comisión de aduanas, que está implicada en temas tan relevantes como el seguimiento del funcionamiento de los Puestos de Control Fronterizo (con especial interés en el nuevo escenario de los controles sanitarios) y la aprobación del nuevo Código Aduanero de la Unión.



Las comisiones y grupos de trabajo de Feteia-Oltra han retomado su actividad, tras el congreso, para poner en marcha todos los acuerdos adoptados durante el mismo. La comisión marítima se reunió el pasado 14 de noviembre, por primera vez desde el reciente nombramiento como presidente de Víctor Martín. Durante la reunión, se destacó la necesidad de que las administraciones protejan a un sector clave para las economías nacional y de la Unión y no generen debilidades, como con el European Emission System (ETS), el nuevo régimen comunitario que penaliza la emisión de CO2 por parte de los buques. Asimismo, se ha incidido en la idea de reforzar la colaboración con los distintos actores de la cadena de transporte, siempre con la idea de prestar el mejor servicio al cliente. Esta nueva etapa se ha iniciado con un importante éxito de participación y gran cantidad de ideas y propuestas.

Además, hoy 20 de noviembre, se ha constituido el **grupo de jóvenes transitarios**, presidido por Adolfo Iglesias (Ateia Madrid), que es transversal y con el objetivo principal de ayudar al talento 'junior' a tener una carrera profesional exitosa y que su voz sea escuchada en la propia federación y ante la administración, lo que sin duda supondrá un impulso para que el sector sea cada vez mejor.

El resto de grupos y comisiones sigue trabajando con alta intensidad y próximamente se celebrará una nueva reunión de la comisión de aduanas, que está implicada en temas tan relevantes como el seguimiento del funcionamiento de los Puestos de Control Fronterizo (con especial interés en el nuevo escenario de los controles sanitarios) y la aprobación del nuevo Código Aduanero de la Unión.

## Las Comisiones y Grupos de Trabajo de Feteia-Oltra ponen en marcha los acuerdos adoptados en su Congreso

Próximamente, se celebrará una nueva reunión de la Comisión de Aduanas, implicada en el seguimiento del funcionamiento de los Puestos de Control Fronterizo y la aprobación del nuevo Código Aduanero de la Unión.



Las Comisiones y Grupos de Trabajo de Feteia-Oltra han retomado su actividad, tras el Congreso de la Federación, para **poner en marcha todos los acuerdos adoptados durante el mismo**. Por ejemplo, la Comisión Marítima se ha reunido el 14 de noviembre, por primera vez desde el [nombramiento como presidente de Víctor Martín](#).

Durante la reunión, se ha destacado la **necesidad de que las Administraciones protejan un sector clave** para la economía nacional y de la Unión y no se generen debilidades con el ETS. Asimismo, se ha incidido en la idea de reforzar la colaboración con los distintos actores de la cadena de transporte para prestar un mejor servicio al cliente.

Además, se ha constituido el **Grupo de Jóvenes Transitarios**, presidido por Adolfo Iglesias, de Atea Madrid, que tiene como objetivo principal ayudar al talento joven a tener una carrera profesional exitosa y a que su voz sea escuchada en la propia Federación y ante la Administración.

El resto de grupos y comisiones sigue trabajando con una alta intensidad y próximamente se celebrará **una nueva reunión de la Comisión de Aduanas**, implicada en el seguimiento del funcionamiento de los Puestos de Control Fronterizo, con especial interés en el nuevo escenario de los controles sanitarios, y la aprobación del nuevo Código Aduanero de la Unión.



Las comisiones y grupos de trabajo de Feteia-Oltra han retomado su actividad, tras el congreso, para poner en marcha todos los acuerdos adoptados durante el mismo. La comisión marítima se reunió el pasado 14 de noviembre, por primera vez desde el reciente nombramiento como presidente de Víctor Martín. Durante la reunión, se destacó la necesidad de que las administraciones protejan a un sector clave para las economías nacional y de la Unión y no generen debilidades, como con el European Emission System (ETS), el nuevo régimen comunitario que penaliza la emisión de CO2 por parte de los buques. Asimismo, se ha incidido en la idea de reforzar la colaboración con los distintos actores de la cadena de transporte, siempre con la idea de prestar el mejor servicio al cliente. Esta nueva etapa se ha iniciado con un importante éxito de participación y gran cantidad de ideas y propuestas.

Además, hoy 20 de noviembre, se ha constituido el **grupo de jóvenes transitarios**, presidido por Adolfo Iglesias (Ateia Madrid), que es transversal y con el objetivo principal de ayudar al talento 'junior' a tener una carrera profesional exitosa y que su voz sea escuchada en la propia federación y ante la administración, lo que sin duda supondrá un impulso para que el sector sea cada vez mejor.

El resto de grupos y comisiones sigue trabajando con alta intensidad y próximamente se celebrará una nueva reunión de la comisión de aduanas, que está implicada en temas tan relevantes como el seguimiento del funcionamiento de los Puestos de Control Fronterizo (con especial interés en el nuevo escenario de los controles sanitarios) y la aprobación del nuevo Código Aduanero de la Unión.

LOGÍSTICA

## FETEIA-OLTRA empieza a aplicar las medidas acordadas durante su Congreso



La Comisión Marítima se reunió el pasado 14 de noviembre, por primera vez desde el reciente nombramiento como presidente de Victor Martín.

Las Comisiones y Grupos de Trabajo de [FETEIA-OLTRA](#) han retomado su actividad, tras el Congreso, para poner en marcha todos los acuerdos adoptados durante el mismo.

BARCELONA · La Comisión Marítima se reunió el pasado 14 de noviembre, por primera vez desde el reciente nombramiento como presidente de Victor Martín. Durante la reunión se destacó la necesidad de que las Administraciones protejan un sector clave para las economías nacional y de la Unión y no generen debilidades, como con el ETS. Asimismo, se ha incidido en la idea de reforzar la colaboración con los distintos actores de la cadena de transporte, siempre con la idea de prestar el mejor servicio al cliente. Esta nueva etapa se ha iniciado con un importante éxito de participación y gran cantidad de ideas y propuestas.

Además, ayer 20 de noviembre, se ha constituido el Grupo de Jóvenes Transitarios, presidido por Adolfo Iglesias (ATEIA Madrid), que es un grupo transversal que tiene como objetivo principal ayudar al talento joven a tener una carrera profesional exitosa y a que su voz sea escuchada en la propia Federación y ante la Administración, lo que sin duda supondrá un impulso para que el sector sea cada vez mejor.

El resto de grupos y comisiones sigue trabajando con alta intensidad y próximamente se celebrará una nueva reunión de la Comisión de Aduanas que está implicada en temas tan relevantes como el seguimiento del funcionamiento de los Puestos de Control Fronterizo (con especial interés en el nuevo escenario de los controles sanitarios) y la aprobación del nuevo Código Aduanero de la Unión.

# FETEIA-OLTRA mantiene su actividad con un enfoque renovado tras el Congreso

Las Comisiones y Grupos de Trabajo se centran en fortalecer el sector transitario y promover el talento joven



FETEIA-OLTRA ha reanudado sus actividades tras la celebración de su Congreso, con el objetivo de implementar los acuerdos adoptados en dicho encuentro. Las Comisiones y Grupos de Trabajo han iniciado una nueva etapa marcada por una amplia participación y numerosas propuestas destinadas a fortalecer el sector transitario.

La Comisión Marítima, presidida por Víctor Martín desde su reciente nombramiento, celebró su primera reunión el pasado 14 de noviembre. Durante el encuentro, se destacó la necesidad de que las Administraciones adopten medidas para proteger este sector estratégico para las economías española y europea, evitando políticas que puedan generar debilidades, como las asociadas al Régimen de Comercio de Derechos de Emisión (ETS). También se subrayó la importancia de reforzar la colaboración con los diferentes actores de la cadena de transporte para garantizar un servicio óptimo al cliente.

Por otra parte, se ha constituido el Grupo de Jóvenes Transitarios, liderado por Adolfo Iglesias (Ateia Madrid). Este grupo transversal busca apoyar a los jóvenes talentos en el desarrollo de sus carreras profesionales y asegurar que sus inquietudes sean escuchadas tanto dentro de la Federación como ante las Administraciones. Este esfuerzo pretende impulsar la evolución del sector y fomentar la participación activa de nuevas generaciones.

El resto de Comisiones y Grupos de Trabajo continúa avanzando en sus respectivas áreas. Próximamente, se celebrará una nueva reunión de la Comisión de Aduanas, que está abordando temas clave como el seguimiento del funcionamiento de los Puestos de Control Fronterizo, especialmente ante los nuevos requisitos en controles sanitarios, y la aprobación del nuevo Código Aduanero de la Unión.

## **FETEIA-Oltra pone en marcha las iniciativas acordadas durante su congreso**

### **Lanzamiento del Grupo de jóvenes transitarios y reunión de la Comisión Marítima**

Las Comisiones y Grupos de Trabajo de FETEIA-OLTRA han retomado su actividad, tras el Congreso, para poner en marcha todos los acuerdos adoptados durante el mismo.

La Comisión Marítima se reunió el pasado 14 de noviembre, por primera vez desde el reciente nombramiento como presidente de Víctor Martín. Durante la reunión se destacó la necesidad de que las Administraciones protejan un sector clave para las economías nacional y de la Unión y no generen debilidades, como con el ETS. Asimismo, se ha incidido en la idea de reforzar la colaboración con los distintos actores de la cadena de transporte, siempre con la idea de prestar el mejor servicio al cliente. Esta nueva etapa se ha iniciado con un importante éxito de participación y gran cantidad de ideas y propuestas.

Además, hoy 20 de noviembre, se ha constituido el Grupo de Jóvenes Transitarios, presidido por Adolfo Iglesias (Ateia Madrid), que es un grupo transversal que tiene como objetivo principal ayudar al talento joven a tener una carrera profesional exitosa y a que su voz sea escuchada en la propia Federación y ante la Administración, lo que sin duda supondrá un impulso para que el sector sea cada vez mejor.

El resto de grupos y comisiones sigue trabajando con alta intensidad y próximamente se celebrará una nueva reunión de la Comisión de Aduanas que está implicada en temas tan relevantes como el seguimiento del funcionamiento de los Puestos de Control Fronterizo (con especial interés en el nuevo escenario de los controles sanitarios) y la aprobación del nuevo Código Aduanero de la Unión.

# FETEIA impulsa el grupo de jóvenes transitarios

Las comisiones y grupos de Trabajo de la Federación Española de [Transitarios](#) (FETEIA-OLTRA) se han reunido tras el Congreso FETEIA para retomar su actividad y poner en marcha los acuerdos alcanzados durante el evento, celebrado a finales del mes de septiembre en Zaragoza. Entre las acciones, destaca la formación del grupo de jóvenes transitarios.



Adolfo Iglesias, de ATEIA Madrid, presidirá el grupo, que nace con un espíritu transversal y que tiene como objetivo ayudar al [talento joven](#) a tener una carrera profesional exitosa y a que su voz sea escuchada en la propia FETEIA y ante las administraciones, “lo que sin duda supondrá un impulso para que el sector sea cada vez mejor”, resaltan desde la federación.

Por otro lado, la comisión marítima se reunió por primera vez desde el reciente nombramiento de [Víctor Marín como su presidente](#). Durante el encuentro se destacó la necesidad de que las administraciones protejan al sector y “no generen debilidades como con el [ETS](#)”. Igualmente, se incidió en la necesidad de reforzar la colaboración con los distintos actores para mejorar la prestación de servicios al cliente.

El resto de grupos y comisiones sigue trabajando y próximamente se celebrará una nueva reunión de la comisión de aduanas, que está implicada en temas tan relevantes como el seguimiento del funcionamiento de los Puestos de Control Fronterizo (con especial interés en el nuevo escenario de los controles sanitarios) y la aprobación del nuevo Código Aduanero de la Unión (CAU).

## Las plataformas logísticas se actualizan



Jon Anasagasti, Sonia García, Ana Belén Quijada y Víctor Martín, en la jornada de Asetrabi sobre plataformas logísticas.

**ACTE, Aparkabisa, el puerto de Bilbao y Ateia-Euskadi reflexionan sobre la transformación digital y sostenible de los centros de transporte en una jornada organizada por Asetrabi.**

“La logística es motor de la economía y su eficiencia es clave para competir en el mundo” aseguró el director general de Transportes de la Diputación Foral de Bizkaia, Antonio Jaraices, durante la apertura de la tercera jornada técnica organizada por Asetrabi, dedicada a las plataformas logísticas, tras las centradas en la [innovación en las infraestructuras](#) y en la [formación](#).

La directora general de Aparkabisa, Ana Belén Quijada, puso de relieve que este centro de transportes, con instalaciones en Trapagaran y el puerto de Bilbao, aceleró su “transformación digital, energética y medioambiental, tras las medidas adoptadas a consecuencia de la pandemia del COVID, que potenciaron el fuerte desarrollo del comercio electrónico, así como ante una emergencia climática cada vez más próxima”.

Quijada abogó por poner en marcha “infraestructuras flexibles que se adapten a los cambios que se están produciendo y para los futuros”. Así, detalló que Aparkabisa, que ya dispone de capacidad para realizar todos sus procesos digitales, se ha posicionado en el almacenaje dedicado a la distribución en la última milla.

En el ámbito energético, el centro de transportes vizcaíno incorporó iluminación con tecnología *leed*, fuentes renovables y se prepara para la instalación de las placas fotovoltaicas. También ha añadido nuevos suministros alternativos al gasoil, como el gas natural, y trabaja para dotarse de puntos de recarga eléctrica para los vehículos pesados.

Además, Aparkabisa, que está en proceso para obtener certificaciones medioambientales, contempla monitorizar todas las instalaciones térmicas, eléctricas de agua con el objetivo de abordar procedimientos de mantenimiento predictivo.

Por su parte, Ramón Vázquez, presidente de la Asociación de Centros de Transporte de España (ACTE), expuso que la planificación de las plataformas logísticas en otros países europeos, “está basada en la intermodalidad, sostenibilidad, cooperación público-privada, desarrollo económico y de alta calidad para los servicios de transporte y logística”.

“En España, los centros de transporte y logística están definidos en la LOTT, con un modelo del Ministerio de Transportes centrado en el proyecto de terminales intermodales y logísticas (Tilos), pero en el que cada comunidad autónoma tiene una forma de actuar y desarrollar con una planificación muy diferente”, incidió Vázquez.

Así, detalló que la superficie logística ha pasado de los cuatro millones de metros cuadrados en 1994 a 145 en 2020. En esta creciente evolución, Vázquez avanzó que “ACTE ha fijado, con la Confederación Española de Transporte de Mercancías (CETM), establecer, en los próximos años, una red de 50 áreas de estacionamiento seguro y protegido, de las cuales dos se están negociando con la Diputación de Bizkaia para añadirse a las de Aparkabisa”.

El presidente de ACTE abogó por el puerto de Bilbao como puerta atlántica del sur de Europa, en el que aproveche sus ventajas geofísicas. Sin embargo, criticó un desarrollo logístico en el territorio vizcaíno “claramente insuficiente, y con un transporte ferroviario penalizado por su ancho de vía, electrificación, pendientes y rampas, túneles, etc”.

Vázquez defendió crear centros especializados, aprovechando las infraestructuras y potencialidades del puerto de Bilbao vinculadas con su *hinterland*, con una mayor colaboración de las administraciones con los *partner* tecnológicos y económicos. Además, enfatizó la necesidad de estar enganchados a las tres grandes infraestructuras ferroviarias:

la conexión Algeciras-Irún; el enlace entre la frontera de Portugal con la de Francia; y con el corredor mediterráneo.

Para ello, Vázquez apostó por reforzar “los apartaderos, y con un tercer hilo ferroviario más que con la alta velocidad. Es decir, para que en los dos carriles de ancho ibérico y en el ancho internacional puedan circular trenes de ambos sentidos, con surcos preferentes para mercancías”.

Por su parte, Jon Anasagasti, jefe de desarrollo comercial e intermodalidad de la Autoridad Portuaria de Bilbao, puso de relieve “la magnitud, como plataforma logística referente del Arco Atlántico, con una operativa intermodal media diaria de 10 buques, 12 trenes y un tránsito de 6.000 camiones, y al que se añaden los movimientos por tubería de los productos energéticos”.

Anasagasti resaltó los 3.500 millones de euros de inversión público-privada acumulada en el desarrollo del puerto de Bilbao desde 1991, y la actual expansión en desarrollo de más de 31 hectáreas con el [espigón central](#) para tenerlo terminado en los dos próximos años.

Finalmente, Víctor Martín, presidente de Ateia-Euskadi, cerró la jornada poniendo en valor la figura del transitario como “arquitecto de la cadena logística”, coordinando, de acuerdo con el cliente, los diferentes eslabones en la cadena de suministro, y afrontando retos como su digitalización.

LOGÍSTICA

## ATEIA-OLTRA Barcelona inicia un nuevo curso de capacitación para transporte aéreo de mercancías peligrosas IATA



Este curso cumple con los requisitos de capacitación de la OACI - IATA.

**ATEIA-OLTRA Barcelona ha iniciado esta semana en su sede social la segunda edición 2024 del curso de capacitación para transporte aéreo de mercancías peligrosas IATA.**

BARCELONA. Este curso cumple con los requisitos de capacitación de la OACI - IATA y capacita para tramitar o aceptar envíos de mercancías peligrosas en el transporte aéreo durante un período de 24 meses. Para mantener la vigencia de la capacitación en transporte aéreo de mercancías peligrosas IATA es necesario realizar un curso de reciclaje cada 2 años.

Los profesores que imparten la formación son el D. Toni Villatoro y D. Xavier Manzanero, ambos instructores acreditados oficialmente por la IATA para la formación en transporte aéreo de mercancías peligrosas basada en competencias.

### **Próximas acciones formativas:**

**CURSO IATA DE RECICLAJE PARA TRANSPORTE AÉREO DE MERCANCÍAS PELIGROSAS:** Del 4 al 20 de febrero de 2025

**CURSO IATA DE RECICLAJE PARA TRANSPORTE AÉREO DE MERCANCÍAS PELIGROSAS:** Del 4 al 20 de marzo de 2025

**CURSO IATA DE CAPACITACIÓN PARA TRANSPORTE AÉREO DE MERCANCÍAS PELIGROSAS:** Del 25 de marzo al 24 de abril de 2025

**CURSO IATA DE RECICLAJE PARA TRANSPORTE AÉREO DE MERCANCÍAS PELIGROSAS:** Del 6 al 22 de mayo de 2025

**AÉREO**

## ATEIA Madrid vuelve a denunciar la “deficiente gestión” de la inspección de Farmacia de Barajas



La asociación lleva años reclamando a la Administración un incremento de la plantilla.

**ATEIA Madrid denuncia la “deficiente gestión” de la inspección de farmacia en Barajas. La asociación ha señalado que desde hace semanas el número de inspectores de Farmacia en la aduana de Barajas se ha reducido considerablemente sin que hasta la fecha se hayan cubierto las vacantes.**

MADRID. [ATEIA Madrid](#) ha denunciado la deficiente gestión de la inspección de [Farmacia de Barajas](#). La asociación ha señalado que lleva años reclamando a la Administración un incremento de la plantilla de conformidad a las necesidades del servicio que demanda el sector.

“Como representantes del colectivo de Transitarios y Representantes Aduaneros de la capital, y tras las innumerables quejas recibidas, hemos reiterado nuevamente a la Delegación de Gobierno en Madrid un aumento de la plantilla de esta inspección especial aduanera, trasladando a la Administración y haciéndoles ver la siguiente cuestión: ¿caso la competitividad de las empresas de comercio exterior de nuestra Región y, por ende, las relacionadas con el sector farmacéutico cuyos productos pasan por la aduana de Barajas no es una cuestión de suma importancia?”, señala la asociación.

Actualmente las importaciones que requieren la autorización de Farmacia en Barajas están tardando más de una semana en pasar el correspondiente control y las exportaciones, aunque les han dado prioridad, también llevan retrasos considerables.

Señalando como principales consecuencias de ello: aumento de los costes por almacenamiento, retrasos en las entregas, pérdidas de vuelos con el riesgo adicional de que se repercutan los fletes de los vuelos cancelados, y desvío a otras aduanas de origen/destino con el perjuicio económico que genera para las empresas de comercio exterior de la Comunidad de Madrid.

“Por consiguiente, seguiremos demandando para la aduana de Barajas unos servicios para aduaneros de calidad y eficientes que esperamos sean una realidad en nuestra Región a la mayor brevedad posible”, concluye la organización.



*El curso capacita para tramitar o aceptar envíos de mercancías peligrosas en el transporte aéreo durante un periodo de 24 meses*

## **ATEIA Barcelona inicia un curso de capacitación para el transporte aéreo de mercancías peligrosas**

La Asociación de [Transitarios](#) de Barcelona (ATEIA-OLTRA Barcelona) ha iniciado esta semana la segunda edición 2024 del curso de capacitación para el transporte aéreo de mercancías peligrosas IATA.

El curso cumple con los requisitos de la OACI – IATA y capacita para tramitar o aceptar envíos de mercancías peligrosas en el transporte aéreo durante un periodo de 24 meses. De este modo, para mantener la vigencia de la capacitación [es necesario realizar un curso de reciclaje cada dos años](#).

Los profesores encargados de la formación son Toni Villatoro y Xavier Manzanero, instructores oficialmente acreditados por la IATA para la formación en transporte aéreo de mercancías peligrosas basada en competencias.

## Las próximas acciones formativas de ATEIA Barcelona son las siguientes:

- Curso IATA de reciclaje para el transporte aéreo de mercancías peligrosas (del 4 al 20 de febrero del 2025 y del 4 al 20 de marzo)
- Curso IATA de capacitación para el transporte aéreo de mercancías peligrosas (del 25 de marzo al 24 de abril del 2025)
- Curso IATA de reciclaje para el transporte aéreo de mercancías peligrosas (del 6 al 22 de mayo del 2025)



*La organización transitaria lleva años reclamando un incremento de la plantilla*

## **ATEIA Madrid denuncia “deficiencias” en la inspección de Farmacia de Barajas**

El número de inspectores de Farmacia en la Aduana del aeropuerto de Barajas se ha reducido “considerablemente sin que se hayan cubierto las vacantes”, denuncia la Asociación de [Transitarios](#) de Madrid (ATEIA-OLTRA) en un comunicado. La organización transitaria [lleva años reclamando un incremento de la plantilla](#) “de conformidad a las necesidades del servicio que demanda el sector”.

ATEIA Madrid, “tras las innumerables quejas recibidas”, ha vuelto a pedir a la Delegación del Gobierno en Madrid un aumento de la plantilla de la [inspección de productos farmacéuticos](#). “Las importaciones y exportaciones que requieren la autorización de farmacia en Barajas están tardando más de una semana en pasar el control”, denuncia ATEIA Madrid.

La Asociación de Transitarios señala como principales consecuencias el aumento de los costes por almacenamiento, retrasos en las entregas, pérdida de vuelos con el riesgo adicional de que ello repercuta en los fletes de los vuelos cancelados, y desvío a otras aduanas de origen/destino con el perjuicio económico que ello genera para las empresas del comercio exterior de Madrid.

# Los transitarios reiteran la ineficiencia de las inspecciones farmacéuticas en Barajas

Los representantes de los transitarios solicitan más inspectores en la Aduana y trasladan, una vez más, sus quejas a la Administración



Aeropuerto Adolfo Suárez-Madrid Barajas | Aena

La Asociación de Transitarios de Madrid (Ateia Madrid) denuncia que el número de inspectores de Farmacia en la Aduana del Aeropuerto Adolfo Suárez-Madrid Barajas se ha reducido “considerablemente sin que hasta la fecha se hayan cubierto las vacantes”. En esta línea, destacan que **“llevan años reclamando a la Administración un incremento de la plantilla en conformidad a las necesidades del servicio que demanda el sector”**. A este respecto, han subrayado a través de un comunicado que, como representantes del colectivo de transitarios y representantes aduaneros de la capital, y “tras las innumerables quejas recibidas”, han reiterado nuevamente a la delegación de Gobierno en Madrid un aumento de la plantilla de esta inspección especial aduanera.

Para ello, han trasladado a la Administración la siguiente cuestión: “¿Acaso la competitividad de las empresas de comercio exterior de nuestra región y, por ende, las relacionadas con el sector farmacéutico cuyos productos pasan por la aduana de Barajas no es una cuestión de suma importancia?”. En este contexto, explican que las importaciones que requieren la autorización de Farmacia en Barajas están tardando más de una semana en pasar el

correspondiente control. Por su parte, las exportaciones, aunque les han dado prioridad, “también llevan retrasos considerables”.

Los transitarios señalan como principales consecuencias de ello, un aumento de los costes por almacenamiento, retrasos en las entregas, pérdidas de vuelos “con el riesgo adicional de que se repercutan los fletes de los vuelos cancelados”, y desvío a otras aduanas de origen/destino “con el perjuicio económico que ello genera para las empresas de comercio exterior de la Comunidad de Madrid”. Por consiguiente, Ateia Madrid destaca que seguirán demandando para la Aduana de Barajas “unos servicios paraaduaneros de calidad y eficientes que esperamos sean una realidad en nuestra región a la mayor brevedad posible”.

## **ATEIA-OLTRA BARCELONA INICIA LA SEGUNDA EDICIÓN DEL CURSO DE CAPACITACIÓN PARA TRANSPORTE AÉREO DE MERCANCÍAS PELIGROSAS IATA**



Este curso cumple con los requisitos de capacitación de la OACI - IATA y capacita para tramitar o aceptar envíos de mercancías peligrosas en el transporte aéreo durante un período de 24 meses.

Para mantener la vigencia de la capacitación en transporte aéreo de mercancías peligrosas IATA es necesario realizar un curso de reciclaje cada 2 años

Profesores:

D. Toni Villatoro - Instructor oficialmente acreditado por la IATA para la formación en transporte aéreo de mercancías peligrosas basada en competencias

D. Xavier Manzanero - Instructor oficialmente acreditado por la IATA para la formación en transporte aéreo de mercancías peligrosas basada en competencias.

AÉREO

AÉREO · Demandan soluciones urgentes

## Foro MADCargo y ATEIA-OLTRA Madrid denuncian la crítica situación en Barajas de la inspección de Farmacia



La situación operativa es muy grave.

**Las entidades Foro MADCargo y ATEIA-OLTRA Madrid han denunciado en las últimas horas la crítica situación de la inspección de Farmacia en el Aeropuerto Adolfo Suárez Madrid-Barajas, a través de sendos comunicados.**

Por una parte, Foro MADCargo denuncia que la situación está generando graves retrasos en la tramitación de los Documentos Oficiales de Inspección Farmacéutica y Sanitaria (DOIFES), comprometiendo la eficiencia operativa del aeropuerto y su competitividad internacional.

Los problemas denunciados incluyen, según Foro MADCargo, altos costes de almacenamiento, pues la demora en las inspecciones obliga a los importadores a asumir costes adicionales significativos por la permanencia de mercancías en las instalaciones; deterioro de mercancías sensibles, pues los productos dependientes de estrictas condiciones de conservación en la cadena de frío están viendo afectada su calidad y seguridad, con implicaciones graves para sectores esenciales como el farmacéutico y sanitario; e impacto en la competitividad internacional, pues Barajas, punto estratégico para la carga aérea, enfrenta una pérdida de confianza como centro logístico eficiente, con repercusiones directas en el comercio internacional.

Foro MADCargo se alinea así con las declaraciones recientes de ATEIA Madrid, señalando la urgencia de implementar medidas correctivas inmediatas.

*El número de inspectores en la Aduana de Barajas se ha reducido considerablemente*

**ATEIA-OLTRA Madrid** ha denunciado que desde hace semanas el número de inspectores de Farmacia en la aduana de Barajas se ha reducido considerablemente sin que hasta la fecha se hayan cubierto las vacantes. ATEIA Madrid insiste en reclamar un incremento de la plantilla de conformidad a las necesidades del servicio que demanda el sector.

ATEIA-OLTRA Madrid ha recordado a la Administración si es que la competitividad de las empresas de comercio exterior y, por ende, las relacionadas con el sector farmacéutico cuyos productos pasan por la aduana de Barajas no es una cuestión de suma importancia. Para ambas organizaciones es necesario adoptar soluciones urgentes.

LOGÍSTICA

LOGÍSTICA · Luis Rosa, presidente de la organización, pide huir de “políticas cortoplacistas” en materia de infraestructuras

## ATEIA-OLTRA Valencia ve “altamente necesario” habilitar una zona franca cercana al puerto



La cercanía al puerto abarataría los costes logísticos, según el presidente de ATEIA-OLTRA Valencia.

El presidente de ATEIA-OLTRA Valencia, Luis Rosa, es partidario de poner en marcha “cuanto antes” una zona franca cercana al Puerto de Valencia “con la que se pueda aportar un alto valor añadido a las operaciones logísticas y dotar de una mayor competitividad a la economía de la Comunitat Valenciana”.

VALENCIA. El presidente de los transitarios valencianos se suma a la demanda realizada el pasado lunes por Vicente Boluda, presidente de la Asociación Naviera Valenciana, que demandaba la puesta en marcha cuanto antes de una infraestructura como el Acceso Norte al Puerto de Valencia, sobre todo tras episodios climatológicos adversos de gran magnitud como la DANA que asoló la provincia de Valencia el pasado 29 de octubre.

En ese sentido, Luis Rosa amplía el foco y cree “altamente necesaria” la existencia de una zona franca cercana al puerto. “Si queremos que Valencia siga siendo uno de los puertos más importantes de Europa y el Mediterráneo, hemos de dejar de lado políticas cortoplacistas y empezar a trabajar en la construcción y puesta en marcha de estas nuevas infraestructuras”, ha instado el presidente de ATEIA-OLTRA Valencia.

Por ello, en palabras de Luis Rosa, “son necesarios tanto el Acceso Norte como la zona franca”, infraestructuras “en las que hay que empezar a trabajar ya, sobre todo antes de que la Terminal Norte se ponga en funcionamiento”. De lo contrario, advierte el presidente de ATEIA-OLTRA Valencia, “podríamos sufrir más episodios de congestión en el futuro”.

*“La zona franca debe estar cercana al puerto para abaratar costes, ganar valor añadido en el proceso logístico y producir nueva riqueza”*

Para Luis Rosa, “la zona franca debe estar cercana al puerto para abaratar costes, ganar valor añadido en el proceso logístico y producir nueva riqueza. Aportaría un plus de competitividad para el puerto y para toda la economía de la Comunitat Valenciana”, subraya el presidente de los transitarios valencianos.

*“Hemos de dejar de lado políticas cortoplacistas y empezar a trabajar en la construcción y puesta en marcha de estas nuevas infraestructuras”*

Respecto a la puesta en marcha del Acceso Norte, Luis Rosa es partidario de ponerlo en marcha “cuanto antes, en cualquiera de sus alternativas”.

No obstante, el presidente de ATEIA-OLTRA Valencia se muestra escéptico con la puesta en marcha de estas infraestructuras. “Todos los grandes puertos cuentan con una zona franca, aunque parece que no la tendremos a corto plazo, ya que se prefieren otros usos para el suelo que tenemos”, lamenta.

“Con la DANA se ha demostrado que las infraestructuras estratégicas son necesarias. Corremos el riesgo de perder capacidad logística si no dejamos de lado esa política cortoplacista”, concluye.



José Montoro, nuevo miembro del Comité Ejecutivo de ATEIA-OLTRA Valencia

José Montoro, CEO de la empresa Mercury Cargo, ha entrado a formar parte recientemente como nuevo miembro del Comité Ejecutivo de ATEIA-OLTRA Valencia, en calidad de vocal y como representante de Valencia en el nuevo Grupo de Trabajo de Jóvenes Transitarios de FETEIA-OLTRA.

En este momento, el Comité Ejecutivo de ATEIA-OLTRA Valencia lo componen Luis Rosa (presidente), Ernesto Renan Peris (vicepresidente), Jorge Selma (secretario general), Carlos Tomás (Servicios Oficiales de Inspección), Clara Rocher (tesorera), Agustín

Iglesias (Comisión Marítima), Rafael Solaz (Comisión de Aduanas), Óscar Bataller (Comisión de Transporte Terrestre), Yousef Razzouq (vocal) y José Montoro (Grupo Jóvenes Transitarios de FETEIA).

Uno de los acuerdos adoptados por la federación nacional de empresas transitarias tras la celebración de su último congreso en Zaragoza, fue la creación de este grupo de trabajo, cuya constitución tuvo lugar el pasado 20 de noviembre. Este nuevo organismo, de carácter transversal y presidido por Adolfo Iglesias (ATEIA-Madrid), “tiene como objetivo principal ayudar al talento joven a tener una carrera profesional exitosa y a que su voz sea escuchada en la propia Federación y ante la Administración, lo que sin duda supondrá un impulso para que el sector sea cada vez mejor”, afirmaban recientemente fuentes de FETEIA-OLTRA.

En palabras de Luis Rosa, presidente de ATEIA-OLTRA Valencia, “es muy importante para el sector transitario contar con voces cada vez más jóvenes, muy implicadas en aspectos cruciales como la informatización de los procesos logísticos, la implementación de la transformación digital de las empresas y la creciente importancia de la ciberseguridad”. Por ello, la creación de este grupo de trabajo “va a dar cada vez más espacio a los jóvenes transitarios”.

# Madcargo se suma a las quejas de los transitarios por las inspecciones farmacéuticas

Detectan retrasos en la tramitación de los documentos de inspección, lo que compromete la competitividad del Aeropuerto de Madrid-Barajas



Aena

El [Foro MadCargo](#) se ha unido al sector transitario para denunciar “su profunda preocupación ante [la crisis que afecta desde noviembre a los servicios de inspección de farmacia](#)” en el Aeropuerto de Madrid-Barajas. La organización detecta que la situación actual ha generado “graves retrasos” en la tramitación de los documentos oficiales de inspección farmacéutica y sanitaria, y que de esta forma se está “comprometiendo” la eficiencia operativa del aeropuerto “y su competitividad internacional”.

La situación provoca, según Foro MadCargo, altos costes de almacén y deterioro de las mercancías sensibles

**La Asociación de Transitarios de Madrid (Ateia Madrid)** denunció la semana pasada que el número de inspectores de Farmacia en la Aduana del aeropuerto madrileño se ha reducido “considerablemente”, sin que eso haya significado una reposición de plazas con más personal. Ahora, Foro MadCargo enumera problemas que genera la situación, entre los cuales se encuentran los altos costes de almacenamiento y el deterioro de las mercancías sensibles.

“La demora en las inspecciones obliga a los importadores a asumir costes adicionales significativos por la permanencia de mercancías en las instalaciones”, afirma el organismo. Igualmente, los productos dependientes de las estrictas condiciones de conservación, como los fármacos, y de necesario respeto de la cadena de frío “están viendo afectada su calidad y seguridad, con implicaciones graves para sectores esenciales como el farmacéutico y sanitario”. Para el presidente de Foro MadCargo, Jesús Cuéllar, “la situación actual es insostenible y requiere una intervención decidida por parte de las autoridades competentes”.

El foro se alinea así con **Ateia Madrid**, señalando la urgencia de implementar medidas correctivas de forma inmediata y afirma que ha remitido una carta formal al ministerio de Transportes y Movilidad Sostenible, y a la consejería de Transportes de la Comunidad de Madrid solicitando dichas acciones para garantizar la agilidad en la inspección y así minimizar las consecuencias económicas y operativas para las empresas del sector. “Madrid-Barajas, punto estratégico para la carga aérea, enfrenta una pérdida de confianza como centro logístico eficiente, con repercusiones directas en el comercio internacional”, afirma Foro MadCargo.

**MARÍTIMO**

## El Club del Transitario Marítimo se conjura para afrontar un 2025 “lleno de retos”



Asistentes a la comida de Navidad del Club del Transitario Marítimo. Foto M.V.

**El Club del Transitario Marítimo se ha conjurado para afrontar un 2025 “lleno de retos” durante la celebración, este mediodía de la comida de Navidad de la entidad.**

BARCELONA. La presidenta de la asociación, Lydia Díaz, ha dirigido al medio centenar de asistentes unas breves palabras, donde ha agradecido el apoyo de los socios del Club del Transitario Marítimo durante todo el año. Díaz también ha señalado que “tenemos por delante un año lleno de retos y desde CTM trabajaremos para superarlos”. La presidenta de la asociación ha finalizado subrayando que “somos transitarios y tenemos una gran capacidad para adaptarnos a cualquier situación”.

La comida de Navidad del Club del Transitario Marítimo se ha celebrado en el restaurante Vraba del Port Vell y ha contado con la presencia, entre otros, del presidente de ATEIA-OLTRA Barcelona, Emili Sanz; el presidente del COACAB, Antonio Llobet; además de la junta directiva y resto de socios de la entidad.

**MARÍTIMO**

## La comunidad portuaria de Barcelona se despide de un 2024 marcado por el gran aumento de los tráficos



Emili Sanz, presidente de ATEIA-OLTRA Barcelona; Javier Vidal, presidente de la Asociación de Empresas Estibadoras de Barcelona; José Alberto Carbonell, presidente de Port de Barcelona; Silvia Paneque, consellera de Territori; Antonio Llobet, presidente del Colegio Oficial de Agentes de Aduanas y Representantes Aduaneros de Barcelona; y Salvador Richart, presidente de la Asociación de Agentes Consignatarios de Barcelona. Foto M.V.

La comunidad portuaria de Barcelona celebró este jueves por la noche el tradicional cóctel de Navidad y se despidió de un 2024 marcado por el aumento de los tráficos.

BARCELONA. El acto reunió a centenares de profesionales del sector logístico-portuario en la terminal de Palacruceiros del Puerto de Barcelona. Se trataba de el primer cóctel de Navidad bajo la presidencia de José Alberto Carbonell, quien en su discurso aseguró que “este acto es especialmente ilusionante para mí”. En su intervención, el presidente de la Autoridad Portuaria de Barcelona recordó tres de los grandes hitos del recinto portuaria de este año que estamos a punto de cerrar: la celebración de la Copa América, la inauguración del primer OPS para portacontenedores del Mediterráneo, y el aumento del tráfico en la dársena barcelonesa fruto del conflicto del Mar Rojo.

Respecto a los retos de futuro, José Alberto Carbonell enfocó su mirada en la zona sur del Puerto y señaló el aumento del calado, la búsqueda de la complementariedad con el aeropuerto y el inicio de las obras de acceso sur como tres de los principales objetivos.

En su intervención, la consellera de Territori, [Sílvia Paneque](#), subrayó la importancia del Puerto de Barcelona, “una infraestructura imprescindible para el país”. Paneque incidió en la ambición para transformar e innovar del conjunto de la comunidad portuaria de Barcelona y recaló la importancia de poder conectar el Puerto con el Corredor Mediterráneo para explotar la conectividad de Catalunya con el resto de Europa.

### **Mar Rojo**

El presidente de ATEIA-OLTRA Barcelona, [Emili Sanz](#), aparcó en esta ocasión su habitual tono humorístico para ponerse serio y hablar sobre la congestión que sufre el Puerto de Barcelona, como consecuencia del aumento de tráfico derivados de la crisis del Mar Rojo. Sanz hizo un llamamiento al consenso y emplazó al conjunto de la comunidad portuaria a “encontrar soluciones”.

A su vez, el presidente de la Asociación de Consignatarios, [Salvador Richart](#), se ofreció a “sentarse a la mesa” para encontrar las soluciones. Richart también hizo mención a la esperanza de poder aprobar en las próximas semanas el protocolo para poder suministrar gas natural licuado a las embarcaciones amarradas en el Puerto de Barcelona.

Por su parte, el presidente del COACAB, [Antonio Llobet](#), puso el foco en la necesidad de los agentes de aduanas y representantes aduaneros de digitalizarse. “La evolución tecnológica está transformando el sector aduanero”, señaló y subrayó la importancia de “adaptar las estrategias a las dinámicas actuales de un mundo cada vez más interconectado”.

Finalmente, el presidente de la Asociación de Empresas Estibadoras de Barcelona, [Javier Vidal](#), destacó la incorporación de 300 nuevos estibadores en las terminales del Puerto de Barcelona para hacer frente al aumento de los tráfico. Vidal emplazó al conjunto de la comunidad portuaria de Barcelona a ser ambiciosos y “seguir siendo el principal hub logístico del Mediterráneo”.

Una vez terminados los discursos de todos los representantes institucionales llegó el momento de brindar por un 2025 lleno de grandes oportunidades y la velada terminó con una cena en un ambiente distendido que permitió a todos los presentes estrechar lazos con otros representantes del sector logístico-portuario de Barcelona.



Miembros de la Junta Directiva y socios del Club del Transitario Marítimo, durante la comida de Navidad

## El Club del Transitario Marítimo "toca la campana" de la superación para el 2025

El Club del Transitario Marítimo celebró este jueves su tradicional comida de Navidad en el restaurante Vraba de Barcelona. Al sonido de la tradicional campana, la presidenta del CTM, Lydia Díaz, ofreció unas palabras ante los socios, destacando la resiliencia que caracteriza al transitario.

“Tenemos por delante un año lleno de retos; será complicado porque es el inicio de un nuevo futuro potente, pero desde el club trabajaremos para superar todos estos desafíos y luchar entre todos, porque no es la primera vez que nos tenemos que adaptar: somos transitarios”, señaló Díaz.

Para finalizar, los miembros levantaron la copa “por una buena Navidad, que nos traiga mucho trabajo, amor, felicidad y salud”, celebró la presidenta del CTM, que [recientemente tomó el relevo de Jaume Altisent](#) al frente de la entidad, también presente en el acto.

Como [primera mujer al frente del CTM](#), a Lydia Díaz le acompañan como miembros de la junta Xavi Casas (vicepresidente), Jesús Revilla (tesorero) y los vocales Núria Rubí, Jaume Altisent, Michel Corell y Mercè Abelló. En este 2025, el club se propone seguir defendiendo la figura del transitario, especialmente en un contexto marcado por el contexto geopolítico inestable que atraviesa el comercio internacional.



*Lydia Díaz, presidenta del CTM, durante su discurso*

LOGÍSTICA

## FETEIA celebra el nuevo método de comunicación en el despacho aduanero



Este nuevo modelo tiene como objetivo una mayor eficiencia en este aspecto clave del comercio internacional.

**FETEIA celebra la implementación del nuevo sistema de comunicación durante el despacho aduanero entre Administración y operadores. El objetivo del mismo es lograr mayor eficiencia en este aspecto clave del comercio internacional.**

MADRID. La federación de transitarios [FETEIA-OLTRA](#) valora con satisfacción el anuncio del [Departamento de Aduanas e Impuestos Especiales](#) en el que se da a conocer el nuevo método de comunicación durante el despacho aduanero entre Administración y operadores.

Este nuevo modelo tiene como objetivo una mayor eficiencia en este aspecto clave del comercio internacional. Ésta es una reivindicación que viene reiterando la Federación desde que, a raíz de la pandemia, se comenzó a sufrir una pérdida de la relación entre Administración y Operadores, que se tradujo en un empeoramiento del procedimiento de despacho.

A raíz de este diagnóstico realizado en el marco del Informe sobre la Situación de los [Puestos de Control Fronterizo](#), se planteó esta propuesta al Departamento de Aduanas e Impuestos Especiales, y tras un trabajo conjunto hoy se pueden ver los frutos.

“Desde FETEIA queremos reconocer el trabajo y predisposición del Departamento y su espíritu colaborativo en esta importante iniciativa, así como poner en valor la fuerza del colectivo transitario y su espíritu propositivo, trabajando siempre con el objetivo de que nuestro sector de comercio exterior sea cada vez más potente”, destaca la organización. Por supuesto, “realizaremos debido seguimiento para valorar la efectividad y resultados de la misma”, apuntó la federación.

FETEIA-OLTRA Barcelona se ha unido a la celebración del anuncio del Departamento de Aduanas e Impuestos Especiales en el que se ha dado a conocer el nuevo canal comunicativo durante el despacho aduanero entre Administración y Operadores.

# El Departamento de Aduanas implementa un sistema de comunicación para asuntos urgentes

FETEIA valora con “satisfacción” la implementación de una medida que tiene como objetivo “una mayor eficiencia”



El Departamento de Aduanas e Impuestos Especiales ha informado de un **nuevo método de comunicación entre operadores durante el despacho aduanero**. La nueva forma de interacción electrónica permite a los representantes y declarantes informar acerca de aquellas circunstancias que queden fuera del procedimiento ordinario, un avance que la Federación Española de [Transitarios](#) (FETEIA-OLTRA) ya ha celebrado con un comunicado.

La finalidad de este canal es la de aclarar incidencias, malentendidos, confusiones o situaciones similares. Desde la Agencia Tributaria expresan que la herramienta es “vital” reservarla para asuntos que requieran atención inmediata, y que debe evitarse la “saturación” del mismo con “peticiones sistemáticas de información sobre el estado de avance del despacho que reduzcan la efectividad de este canal”. Para más información, el Departamento de Aduanas ha publicado una [guía práctica](#).

En concreto, FETEIA valora con “satisfacción” la implementación de una medida que tiene como objetivo “una mayor eficiencia en este aspecto clave del comercio internacional”. La federación llevaba tiempo demandando una mejor relación entre la administración y los operadores, una pérdida de comunicación que se agravó con la pandemia, lo que “se tradujo en un empeoramiento del procedimiento de despacho”.

Desde FETEIA reconocen el “trabajo y predisposición” del Departamento de Aduanas e Impuestos Especiales y su “espíritu colaborativo en esta iniciativa, aunque expresan que “realizaremos el debido seguimiento para valorar la efectividad y resultado de la misma”. Igualmente, la federación pone en valor “la fuerza del colectivo transitario y su espíritu propositivo, trabajando siempre con el objetivo de que nuestro sector del comercio exterior sea cada vez más potente”.

## **FETEIA valora positivamente la implementación del nuevo sistema de comunicación en el despacho aduanero**

Se trata de una medida solicitada desde hace tiempo y trabajada con el Departamento de Aduanas e Impuestos Especiales



FETEIA-OLTRA ha valorado positivamente el anuncio del Departamento de Aduanas e Impuestos Especiales sobre la puesta en marcha del nuevo sistema de comunicación entre la Administración y los operadores durante el despacho aduanero. Esta iniciativa tiene como objetivo principal mejorar la eficiencia y la agilidad en este proceso esencial para el comercio internacional.

La Federación ha destacado que esta medida responde a una demanda que viene planteando desde hace tiempo. La necesidad de fortalecer la relación entre la Administración y los operadores se hizo especialmente evidente tras la pandemia, periodo en el que se detectó un deterioro en los procedimientos de despacho. Esta situación quedó reflejada en el Informe sobre la Situación de los Puestos de Control Fronterizo, donde se subrayó la necesidad de adoptar medidas correctivas para recuperar la eficiencia perdida.

A partir de este diagnóstico, FETEIA propuso la mejora del sistema de comunicación al Departamento de Aduanas e Impuestos Especiales. Tras un proceso de trabajo conjunto, la propuesta ha sido finalmente adoptada, marcando un avance en la colaboración entre ambas partes.

Desde la Federación se ha reconocido el esfuerzo y la disposición mostrada por el Departamento de Aduanas e Impuestos Especiales para implementar esta iniciativa. Asimismo, se ha puesto en valor la capacidad de los transitarios para impulsar mejoras en el sector del comercio exterior, siempre con la intención de contribuir a su fortalecimiento y competitividad.

FETEIA ha señalado que hará un seguimiento del desarrollo y los resultados de esta nueva herramienta, con el objetivo de evaluar su efectividad y garantizar que se alcancen los objetivos previstos.

## **Feteia-Oltra ve con buenos ojos el nuevo sistema de comunicación aduanero**

---

**Feteia-Oltra** valoró con satisfacción el anuncio del Departamento de Aduanas e Impuestos Especiales en el que se da a conocer el nuevo método de comunicación durante el despacho aduanero entre Administración y Operadores, que tiene como objetivo una mayor eficiencia en este aspecto clave del comercio internacional.



Ésta es una reivindicación que viene reiterando la Federación desde que, a raíz de la pandemia, se comenzó a sufrir una pérdida de la relación entre Administración y Operadores, que se tradujo en un empeoramiento del procedimiento de despacho. A raíz de este diagnóstico realizado en el marco del Informe sobre la Situación de los Puestos de Control Fronterizo, se planteó esta propuesta al Departamento de Aduanas e Impuestos Especiales, y tras un trabajo conjunto hoy se pueden ver los frutos.

## Feteia-Oltra valora positivamente el nuevo método de comunicación entre Administración y operadores en el despacho aduanero

Es una reivindicación que viene reiterando la Federación desde que, a raíz de la pandemia, se comenzó a sufrir una pérdida de la relación entre ambas partes, que se tradujo en un empeoramiento del procedimiento de despacho.



A partir de este 17 de diciembre, el Departamento de Aduanas e Impuestos Especiales ofrecerá un **nuevo sistema de comunicación de despacho**, que permite a los operadores informar a los actuarios encargados de la declaración sobre circunstancias relacionadas con el mismo que quedan fuera del procedimiento ordinario. Su finalidad es la de disponer de un canal para aclarar incidencias, malentendidos, o confusiones, aportando información que no precisa de requerimiento.

Feteia-Oltra ha valorado con satisfacción el anuncio sobre el nuevo método de comunicación durante el despacho aduanero entre Administración y Operadores, que **tiene como objetivo una mayor eficiencia** en este aspecto clave del comercio internacional.

De hecho, es una reivindicación que viene reiterando la Federación desde que, a raíz de la pandemia, se comenzó a sufrir **una pérdida de la relación entre ambas partes**, que se tradujo en un empeoramiento del procedimiento de despacho.

A raíz de este diagnóstico, realizado en el marco del **Informe sobre la Situación de los Puestos de Control Fronterizo**, se planteó esta propuesta al Departamento de Aduanas e Impuestos Especiales, del que ahora quieren destacar su trabajo, predisposición y espíritu colaborativo en esta importante iniciativa.

La Federación también quiere poner en valor la fuerza del colectivo transitario y su espíritu propositivo, trabajando siempre con el **objetivo de que el sector del comercio exterior sea cada vez más potente**. A partir de ahora, realizará el debido seguimiento para valorar la efectividad y resultados del nuevo sistema de comunicación de despacho.

---

## **FETEIA CELEBRA EL NUEVO SISTEMA DE COMUNICACIÓN DURANTE EL DESPACHO ADUANERO**

---

FETEIA-OLTRA valora con satisfacción el anuncio del Departamento de Aduanas e Impuestos Especiales en el que se da a conocer el nuevo método de comunicación durante el despacho aduanero entre Administración y Operadores.

Se pretende conseguir así una mayor eficiencia en este aspecto clave del comercio internacional.

Ésta es una reivindicación que viene reiterando la Federación desde que, a raíz de la pandemia, se comenzó a sufrir una pérdida de la relación entre Administración y Operadores, que se tradujo en un empeoramiento del procedimiento de despacho.

A raíz de este diagnóstico realizado en el marco del Informe sobre la Situación de los Puestos de Control Fronterizo, se planteó esta propuesta al Departamento de Aduanas e Impuestos Especiales, y tras un trabajo conjunto hoy se pueden ver los frutos.

Desde FETEIA queremos reconocer el trabajo y predisposición del Departamento y su espíritu colaborativo en esta importante iniciativa, así como poner en valor la fuerza del colectivo transitario y su espíritu propositivo, trabajando siempre con el objetivo de que nuestro sector de comercio exterior sea cada vez más potente. Por supuesto, realizaremos debido seguimiento para valorar la efectividad y resultados de la misma.

AÉREO

## La Comisión Aérea de FETEIA aborda las deficiencias en las instalaciones aeroportuarias



El Comité Consultivo Local formado por IATA y FETEIA ya está constituido y comenzará a rodar próximamente.

**La Comisión Aérea de [FETEIA](#) aborda las deficiencias en las instalaciones aeroportuarias; también la falta de servicios y [competitividad](#) .**

En la mañana de ayer, tuvo lugar la reunión de la Comisión Aérea de [FETEIA-OLTRA](#) , presidida en esta nueva etapa por Regina Domínguez.

En la reunión se han iniciado los trabajos de análisis de la eficiencia operativa en los distintos aeropuertos nacionales, en los que se perciben ciertas carencias que provocan una falta de competitividad del sector. Un ejemplo son los cuellos de botella generados por las operativas de manipulación y, en ocasiones, la deficiencia en las instalaciones y servicios, que impiden ciertos tráficos o el adecuado aprovechamiento de la oportunidad que ofrecen los cargueros. Desde FETEIA-OLTRA se van a llevar cabo contactos con la Administración y actores privados, en la búsqueda de soluciones duraderas.

El Comité Consultivo Local formado por IATA y FETEIA ya está constituido y comenzará a rodar próximamente.

Por último, se acordó trabajar en diversas iniciativas para el fomento de la carga aérea en España.

## FETEIA advierte de las “carencias” en los aeropuertos españoles

El encuentro de la comisión aérea de FETEIA sirvió para iniciar los análisis de la eficiencia operativa de los aeropuertos españoles



*FETEIA remarca los cuellos de botella generados por las operativas de handling*

La reunión de la comisión aérea de la Federación Española de Transitarios (FETEIA-OLTRA) sacó a la palestra la “percepción de ciertas carencias” que provocan una “falta de competitividad” en los [aeropuertos españoles](#).

En concreto, se habló de los cuellos de botella generados por las operativas de [handling](#), y “en ocasiones”, la “deficiencia” en las instalaciones y servicios, “que impiden ciertos tráficos o el adecuado aprovechamiento de la oportunidad que ofrecen los cargueros”, explica FETEIA.

En esta línea, el encuentro de la comisión sirvió para iniciar los análisis de la eficiencia operativa de los aeropuertos españoles, y desde FETEIA-OLTRA se van a llevar a cabo contactos con la Administración y actores privados implicados “en la búsqueda de soluciones duraderas”.

# La eclosión de Marruecos como potencia comercial y portuaria atrae a los transitarios españoles

Varias compañías del sector han abierto delegaciones en el país africano, polo de atracción por el nearshoring y sus nuevas infraestructuras

Marruecos se está convirtiendo en un polo de atracción para el negocio transitario español. Ya son varias las empresas que en los últimos tiempos han ido abriendo oficinas y delegaciones en el país del Norte de África, en parte para aprovechar la prosperidad del comercio bilateral que éste mantiene con España, pero también para captar flujos en un territorio que se está constituyendo como hub estratégico para el comercio global y el ámbito logístico. Ciudades como Casablanca, y especialmente Tánger, han servido como puntos de referencia en la estrategia de expansión de empresas como Partida Logistics, [MPG \(Pérez y Cía\)](#) o de la división transitaria [de la valenciana Grupo Alonso](#) en el último año. Se trata de una tendencia palpable especialmente en Algeciras, el territorio logístico español más conectado con el país marroquí: “Hace ya un tiempo que algunos socios nuestros decidieron que lo más conveniente para el desarrollo de su actividad pasaba por tener presencia en las dos orillas” comenta en este sentido el presidente de Ateia Algeciras, Manuel Cózar.



“El efecto llamada está siendo impresionante”

Manuel Cózar Presidente de Ateia-Oltra Bahía de Algeciras

El presidente del colectivo transitario algecireño lo resume de forma sencilla: “Se trata de un mercado y actividad que atrae el interés de muchos operadores logísticos internacionales, y por lo tanto de empresas transitarias de Algeciras también”. Tras ello se encuentran dinámicas que llevan tiempo sonando en relación al país africano. “Es más que una realidad que el nearshoring y la geopolítica actual están favoreciendo a Marruecos de una manera principal y muy potente. Si a esto unimos que el puerto de Tanger Med y el próximo a ser inaugurado en Nador son proyectos de Estado, con la clara intención de convertirse en una potencia portuaria... Está claro que el efecto llamada está siendo impresionante”, añade Cózar.

El peso que tiene hoy en día el recinto de Tanger Med es de sobra conocido. La instalación, construida en 2007, espera superar los nueve millones de teus en 2024. Su cifra de 2023 fue de 8,6 millones, dando cuenta de la práctica totalidad de los contenedores que, según datos de Unctad, manipuló el reino de Marruecos (8,8 millones de teus). Se trata de un volumen algo superior a la mitad del que gestionaron [todos los puertos de interés general españoles](#) ese mismo ejercicio (16,3 millones de teus). Es el primer puerto de África, sin lugar a dudas, y esos volúmenes también lo llevaron [a estar entre los 20 primeros recintos de contenedores del mundo](#), un ranking en el que no figura ningún puerto español y en el que Europa sólo tiene representación a través de Rotterdam y Amberes-Brujas. “En la zona franca de Tanger Med ya se han instalado más de 200 multinacionales sólo en el ámbito de la automoción, y sin contar con el sector textil, aeronáutico...”, recuerda Cózar. En total, son 1.300 compañías, según los últimos datos de la sociedad que gobierna el complejo económico y portuario.

“El hub del Estrecho de Gibraltar que conforman Algeciras y Tánger, en breve también Nador, marcarán el triángulo que está determinado a manejar los grandes tráfico de las rutas comerciales más importantes del mundo, y esto viene para quedarse”, continúa el presidente de los transitarios algecireños. [Nador West Med es un complejo en desarrollo](#) según los mismos parámetros que Tanger Med, aunque de menores dimensiones. También gestionado mediante fórmulas de gobernanza público-privada, está pensado para complementar al gran puerto marroquí en la captación de transbordo y como punto de salida de la producción industrial, y su arranque está previsto para 2027. La idea del puerto-complejo industrial y zona franca también se reproduce en el futuro recinto de Dakhla, en la fachada atlántica del país y que debería ver la luz en 2028.

### **TRANSITARIOS ESPAÑOLES PARA LAS EMPRESAS INSTALADAS EN MARRUECOS**

Manuel Cózar indica que “los transitarios que ya se han instalado en Tánger están comprobando lo acertado del paso dado, ya que sus flujos operativos están aumentando en forma considerable”. Una de [estas empresas es Partida Logistics](#). Su director comercial, Álvaro Partida, identifica cuatro “áreas estratégicas” de producción en el país vecino: el sector automotriz y aeroespacial, el agrícola, la tecnología (y electrónica) y las inversiones en infraestructura y energías renovables. No sólo a nivel productor y exportador, caso de las dos primeras, sino también como país canal de importaciones africanas en el caso de la electrónica. “Hemos ampliado nuestro servicio para atender tanto el creciente flujo comercial entre Europa (no solo España) y Marruecos, como con otras rutas internacionales clave. El enfoque del equipo ubicado en Tánger está siendo el de proporcionar servicios personalizados de exportación e importación a organizaciones marroquíes que operan en mercados internacionales diversos”, añade el directivo [del transitario centenario](#).

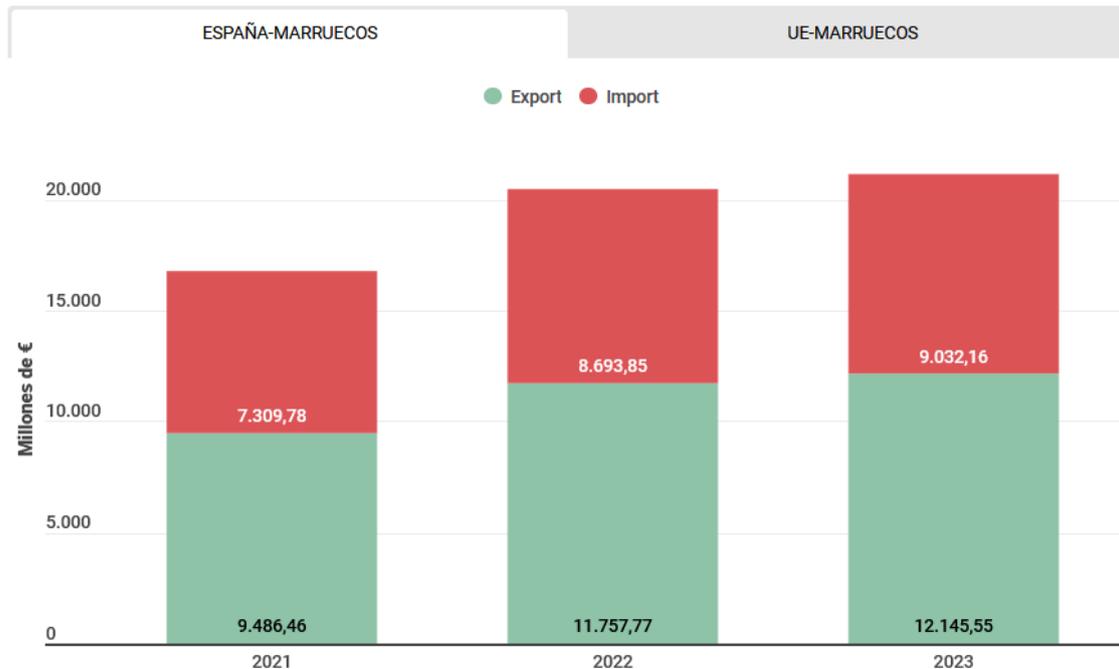
Para Partida Logistics, “el crecimiento de los flujos comerciales entre Marruecos y Europa es evidente y está en constante expansión”, y la propia firma ha “experimentado un incremento notable en los volúmenes de tráfico de mercancías que parten de Marruecos hacia destinos europeos”. Una mirada a los datos oficiales lo confirma, aunque España y la UE -donde destaca Francia- siguen siendo también los principales suministradores del país vecino.



“Hemos experimentado un incremento notable de volúmenes que parten de Marruecos”

Álvaro Partida Director comercial de Partida Logistics

#### IMPORT/EXPORT ENTRE MARRUECOS, LA UE Y ESPAÑA



Fuente: Ministerio de Economía, Comercio y Turismo

De ellos también se hace eco Grupo Suardiaz, que recientemente viene impulsando su división transitaria y cuenta con oficinas en Tánger y Casablanca desde la década pasada. “Nuestro interés por Marruecos se debe a las relaciones comerciales entre ambos países (en referencia a España) y al incremento de flujos con otras latitudes. Somos un operador logístico global”, manifiestan. El grupo [que dirige Juan Riva](#) también apunta al desarrollo de los sectores productivos marroquíes como polo de atracción: “Marruecos está diversificando sus ubicaciones con la implantación de nuevas áreas industriales como una forma de

descongestionar y modernizar las actuales”, señalan. Dicho despliegue industrial “aplica estándares europeos para hacer las nuevas inversiones logísticas más resilientes, circulares y productivas”, añaden desde Suardiaz.

“Las inversiones logísticas en Marruecos son más resilientes, circulares y productivas”, señalan desde Suardiaz

A nivel estrictamente logístico, el gobierno marroquí tiene en marcha un plan dirigido a desarrollar este ámbito, cuyo objetivo es el de “establecer nuevas zonas logísticas que cubran una superficie de aproximadamente 3.300 hectáreas para el año 2030”, según lo traslada un informe del ICEX de 2023. La agencia marroquí para el sector logístico calculaba en el 2,8% la contribución de esta actividad económica al PIB del país, “con un crecimiento promedio anual del volumen en el sector del 3,8%” en la pasada década. La administración del país africano calcula “que en los últimos años se han creado alrededor de 5.000 empresas en el sector de la logística y transporte”, con una alta concentración en las dos urbes donde aterrizan los transitarios mentados: Casablanca y Tánger. El informe del organismo de comercio exterior español también identifica al menos 30 compañías del sector radicadas en España que se han expandido físicamente al mercado marroquí.

### **3.300 hectáreas de suelo logístico**

La estrategia de Marruecos pasa por implementar 3.300 hectáreas dedicadas a zonas logísticas en el año 2030

Tanto Suardiaz como Partida confirman la existencia de un ecosistema que ya es numeroso y competitivo. “Hemos observado un aumento de la competencia en el sector logístico aduanero en Marruecos, aunque consideramos que este dinamismo en el mercado fomenta la innovación y nos motiva a mejorar la calidad de nuestros servicios”, manifiesta Álvaro Partida. El directivo reconoce la ventaja competitiva de las transitarias marroquíes, que tienen “un alto conocimiento del mercado”, aunque, en la misma línea que Suardiaz Group, aboga por aportar un valor diferencial con un enfoque del forwarding global, que pone énfasis en toda la cadena de suministro completa. Desde el grupo marítimo con sede en Madrid se apunta a que “empresas internacionales europeas ya llevan implementadas aquí desde hace tiempo. Cada una desarrolla servicios adaptados al cliente, lo que hace que el nivel de servicio sea exigente”, y se pone en valor la apertura y liberalidad del mercado marroquí, que busca establecer sinergias con el empresariado internacional.

## **REUNIÓN DE LA COMISIÓN DE TRANSPORTE AÉREO DE FETEIA-OLTRA**

---

En la reunión se han iniciado los trabajos de análisis de la eficiencia operativa en los distintos aeropuertos nacionales, en los que se perciben ciertas carencias que provocan una falta de competitividad del sector. Un ejemplo son los cuellos de botella generados por las operativas de handling y, en ocasiones, la deficiencia en las instalaciones y servicios, que impiden ciertos tráficos o el adecuado aprovechamiento de la oportunidad que ofrecen los cargueros. Desde FETEIA-OLTRA se van a llevar cabo contactos con la Administración y actores privados, en la búsqueda de soluciones duraderas.

El Comité Consultivo Local formado por IATA y FETEIA ya está constituido y comenzará a rodar próximamente.

Por último, se ha acordado trabajar en diversas iniciativas para el fomento de la carga aérea en España.