

EL TRANSITARIO

EL ANUARIO DE LOS OPERADORES LOGISTICOS

Núm. 11

ENERO 2016

FETEIA-OLTRA IN CRESCENDO



La Administración acoge favorablemente la propuesta de FETEIA de no exigir el aval para garantizar el IVA a la importación

Según FETEIA, «después de más de veinte meses de duras y complejas negociaciones con representantes al máximo nivel del Departamento de Aduanas e II F... Dirección... Tri...»

gatorio garantizar la cu... del IVA en los de... de aduana... tad...

Diario del Puerto.com

NACIONAL / COMUNITAT VALENCIANA

4/ Viernes, 29 de mayo de 2015

Los transitarios logran la exención del IVA para servicios a la exportación fuera de la UE

Tras el conflicto surgido en el sector transitario por la modificación de la Ley del Impuesto sobre el Valor Añadido, las empresas de FETEIA, incluidas las de transporte y operaciones aduaneras, han conseguido con la ayuda de la Administración que se modifique la Ley 37/1992 del Impuesto sobre el Valor Añadido, cuando se destinaran a una intermediaria que...

ACTUALIDAD

COMERCIO EXTERIOR

La Agencia Tributaria no exigirá el aval para garantizar el IVA a la importación

Viernes, 27 de mayo de 2015

COMERCIO EXTERIOR

La DG de Tributos de Aduanas no exigirá el IVA a la importación

FETEIA OLTRA, impulsora de la medida, recoge que facturar/pagar con IVA los fletes y demás consecuencias de la impropiciosa modificación que se modifica la Ley 37/1992 del Impuesto sobre el Valor Añadido, cuando se destinan a una intermediaria que...

VI / VALENCIA

La Dirección General de Tributos ha decidido dejar con...

ACTUALIDAD



José Óscar Pascual elegido presidente de ATEIA-OLTRA

Miércoles, 4 de noviembre de 2015

FETEIA-OLTRA aumenta su censo con 29 nuevos socios

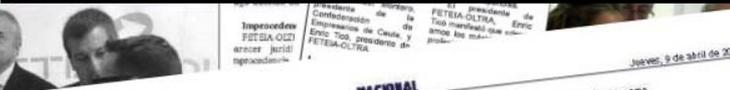
Prácticamente todas las ATEIA's han registrado nuevas altas. A destacar las dos en Aragón, tres en Barcelona, dos en Madrid, una en Baleares, una en Cádiz, tres en Ceuta, tres en Las Palmas de Gran Canaria, cuatro en Madrid, cinco en Pontevedra, cuatro en Tenerife y una en Valencia.

VI / VALENCIA

FETEIA-OLTRA sigue creciendo. Desde el mes de enero, la federación ha incorporado este año a 29 nuevos socios a distintas ATEIA's de España y Ceuta, y Manuel...



SEGUIMOS TRABAJANDO AL SERVICIO DE LAS EMPRESAS TRANSITARIAS



Aduanas no exigirá garantía para el IVA en importaciones con diferimiento de pago

Feteia-Oltra logra la exención del IVA a la exportación

La federación también constituyó Ateia Ceuta la semana pasada

El Vigía Barcelona ■ La asociación Feteia-Oltra ha mostrado su satisfacción por que la dirección general de Tributos (DGT) considere exentas las prestaciones de los servicios de las empresas miembros de esta entidad. Estas incluyen de transporte y operaciones accesorias, cuando se encuentran directamente relacionadas con las exportaciones de bienes fuera de la Unión Europea. De esta forma, estarán exentos del IVA los servicios de transporte de mercancía que realice una empresa de transporte cuando esté relacionado con las exportaciones de mercancías a favor de un transitario que actúe en nombre propio y por cuenta del exportador, o de un intermediario que actúe en nombre y por cuenta de quien realice la exportación. Por contra, los servicios de transporte prestados con ocasión de operaciones de exportación, no estarán exentos del IVA, cuando su destinatario sea un intermediario que actúe en nombre propio o un consignatario, transitario o representante de aduanas que actúe por cuenta de un intermediario que actúe en nombre propio respectivamente del exportador. Por otra parte, el presidente de Feteia-Oltra, Enric Ticó, participó el pasado miércoles en Ceuta, en la constitución de Ateia-Oltra Ceuta. La nueva asociación de transitarios, que trabajará para dar a conocer el papel de esta figura, estará presidida por José Oscar Pascual, de la compañía On Logistics Services Algeciras, que pasará a tener voz y voto en el conjunto de los transitarios españoles. ■

FETEIA consigue la exención del IVA a la exportación para los transitarios



que más socios han incorporado de FETEIA en 2015

En ATEIA Madrid las empresas transitarias incorporadas han sido: Cargosea Logística Europa, Grupo Alge Express, Kuelme & Napol y Newcargo.

Transitarios de Ceuta



FETEIA sigue creciendo

Federación de Empresas Transitarias (FETEIA-OLTRA) sigue creciendo. El colectivo de diferentes asociaciones territoriales de transitarios (ATEIA's).

EMPRESAS AFILIADAS EN LAS ATEIA'S DURANTE EL 2015

- ATEIA Las Palmas GC (2)
- Altemas Comerspa, S.L.
- Benidorm Adufa
- Cincuenta Express, S.L.
- ATEIA Almería (4)
- Cargosea Logística Europa, S.A.
- Grupo Alge Express, S.L.
- Kuelme & Napol, S.A.
- Newcargo, S.L.
- ATEIA Pontevedra (5)
- Bimtop Logística, S.L.
- F&L Carreteras, S.L.
- Sidermar Albarán, S.L.
- T&L Interim, S.L.
- Transmagal, S.L.
- ATEIA Tenerife (4)
- Alge Express, S.L.
- C&M Cargas Químicas, S.L.
- On Logistics, S.L.
- Transmagal, S.L.
- Transmagal, S.L.
- ATEIA Valencia (1)
- Newcargo Logística, S.L.

ÍNDICE

05	Editorial - Blanca Guitart
07	Sixte Cambra - Presidente PORT DE BARCELONA
09	AENA AEROPUERTOS
10	Aurelio Martínez - Presidente AUTORIDAD PORTUARIA VALENCIA
12	Manuel M. Vicens - Secretario Gral y Asesor Jurídico FETEIA-OLTRA
18	Carlos Pascual - Director Infraestructuras y Desarrollo Urbano IDP
21	Emili Sanz - Presidente ATEIA-OLTRA BARCELONA
23	Agustín Montori - Vicepresidente FETEIA-OLTRA y Presidente Comisión Marítima FETEIA-OLTRA
25	Asier Atutxa - Presidente BILBAO PORT
26	Carlos Arauz - Presidente ATEIA-OLTRA MADRID
29	PORT DE TARRAGONA
31	PUERTOS DEL ESTADO
32	SALÓN INTERNACIONAL DE LA LOGÍSTICA
36	FGC CARGO
40	BYTEMASTER
42	Cesáreo Fernández - Secretario Técnico FETEIA-OLTRA
44	CHINA SHIPPING (SPAIN) AGENCY
46	INTERTRANSIT SA
48	AUTORIDAD PORTUARIA DE SEVILLA
49	CALENDARIO - PRINCIPALES EVENTOS 2016

Edita:

FUNDACIÓN FETEIA

Vía Laietana, 32-34 · 4º · 08003 BARCELONA

Tel. +34 932 689 430

feteia@feteia.org · www.feteia.org

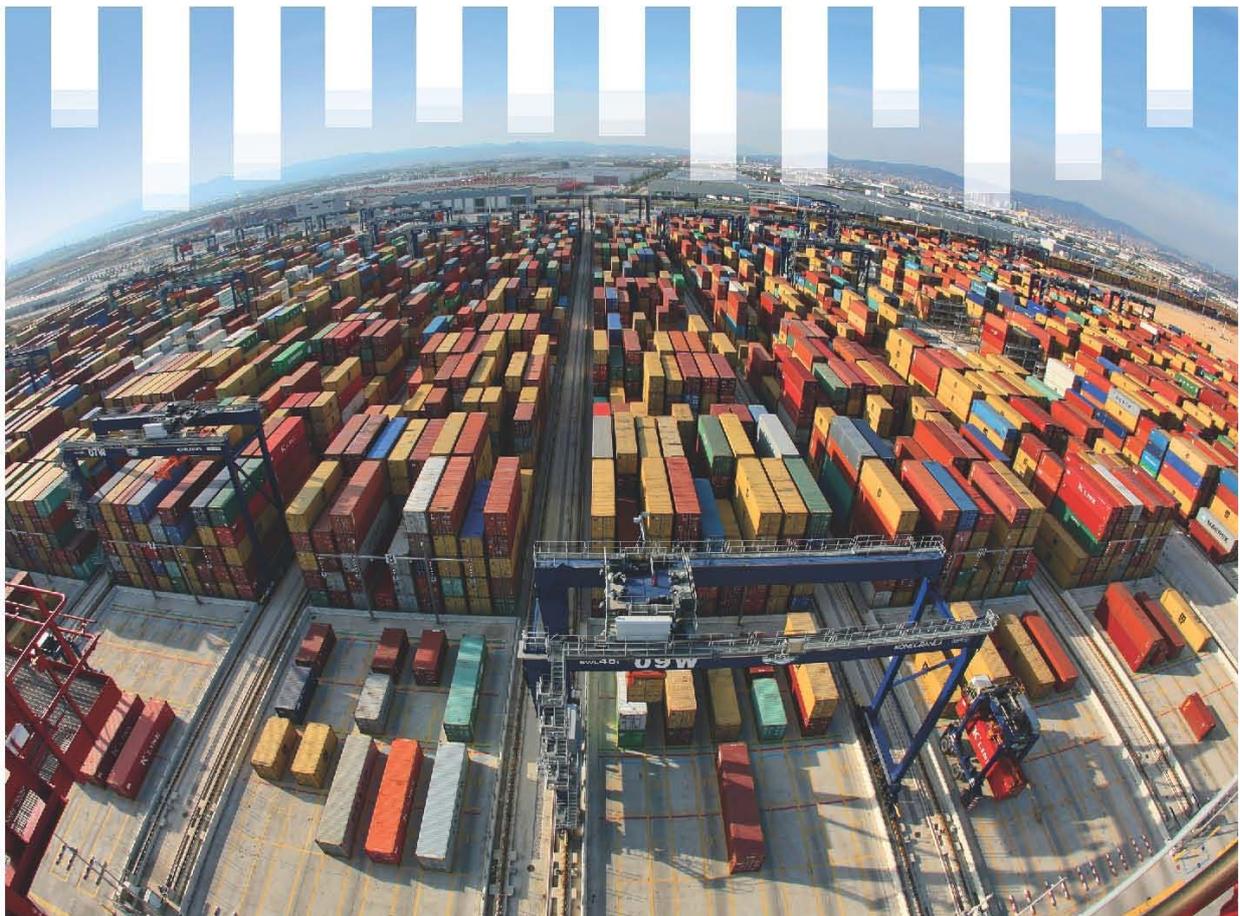
 La Organización agradece pero no comparte necesariamente las opiniones y juicios expuestos en los artículos firmados.



Barcelona Europe South Terminal

THE MEDITERRANEAN CONNECTION TO EUROPE

- Strategic location
- Automation, infrastructure and technology
- Connected to the European Rail Network
- Leader in southern Europe with the highest productivity ratios



A member of the HPH Group
A Hutchison Whampoa Company

www.best.com.es
info@best.com.es

Terminal Catalunya SAU Av. Estany del Port 91-Port de Barcelona - 08820 El Prat de Llobregat, Spain Tel. 00 34 93 508 44 40 - Fax 00 34 93 508 44 41

PERCIBIENDO EL 2016 CON OPTIMISMO E ILUSIÓN

Blanca Guitart
Directora de FETEIA-OLTRA



El recién cerrado ejercicio 2.015 ha significado un impulso de la actividad, habiendo dejado atrás diversos indicadores negativos que nos han acompañado durante los años precedentes. Durante demasiados años. En este contexto de expectativas positivas, que compartirán conmigo -si bien es cierto que la música va por barrios-, desde FETEIA-OLTRA hemos seguido manteniendo una actividad intensa en favor de nuestras empresas asociadas.

Permítanme que haga un breve balance de aquellas cuestiones que considero más relevantes y de las tendencias que creo nos van a acompañar en los próximos tiempos: Nuestra masa asociativa ha crecido, habiendo certificado un aumento global de las empresas comprometidas con nuestra organización. Este crecimiento es el resultado de las iniciativas que se llevan a cabo desde las 20 asociaciones territoriales de Transitarios.

¿Porqué “In Crescendo”? Este año 2015 hemos crecido en el número de asociaciones territoriales, ya que se ha constituido la nueva ATEIA Ceuta y en el número de empresas asociadas: 33 nuevos compañeros de viaje.

Todo crecimiento de una asociación empresarial es un buen indicador de la fortaleza de ese sector. Habiendo constatado este aumento, nos sentimos especialmente satisfechos de contribuir a incrementar la cultura colaborativa entre empresas del sector. Teniendo en cuenta que la base

de nuestro mercado, y de nuestra oferta, se basa en la competencia. En este sentido, los Transitarios y los Operadores Logísticos mantenemos estrategias de innovación continua para poder ofrecer a nuestros clientes soluciones eficientes para mejorar la competitividad y efectividad de cada una de las empresas. Y nuestra labor la hacemos cada vez más integrados con estos clientes, funcionando como verdaderos “partners”, entendiendo las necesidades de sus negocios para poder contribuir a su crecimiento. Así, FETEIA-OLTRA asume el papel de catalizador y divulgador de las mejores prácticas del mercado logístico, defendiendo los intereses de estas empresas en un mundo cambiante.

Encaramos estos primeros días del 2.016 con las misma fuerza y convencimiento, gracias al apoyo de nuestros asociados, colaboradores, entidades e instituciones. FETEIA-OLTRA y las ATEIAS territoriales trabajan, día a día, para divulgar la estratégica labor del Transitario en el aseguramiento del buen funcionamiento de la cadena logística.

Seguiremos a su disposición para trabajar conjuntamente impulsando iniciativas innovadoras, en la defensa de la libre competencia, y la mejora del comercio internacional de nuestro país.

LES DESEO UN FELIZ AÑO 2016

Avanzamos juntos

El Port de Barcelona pone a tu alcance la red logística y de servicios más avanzada. Porque cuenta con cerca de 100 líneas regulares que lo conectan con 300 puertos de los 5 continentes, 30 terminales de mercancías especializadas, terminales marítimas interiores repartidas por la península ibérica y el sur de Francia y conexión ferroviaria con Europa con ancho de vía internacional.

Todo esto, sumado al sello de calidad Efficiency Network o a la última ampliación para llegar a una capacidad de movimiento de 5 millones de contenedores anuales, hace del puerto un *hub* que no para de crecer y que nos hace avanzar juntos.

Port de Barcelona, el primer *hub* logístico del sur de Europa.



Port de Barcelona

www.portdebarcelona.cat



SIXTE CAMBRA PRESIDENTE PORT DE BARCELONA

Una estrategia común para crecer

Los resultados de los principales indicadores de tráfico apuntan a que 2015 será un año positivo para el Port de Barcelona. El volumen total de carga gestionada por el enclave se mantiene prácticamente estable respecto al año pasado, pero hay una serie de tráficos que están registrando unos crecimientos muy notables. Es el caso, por ejemplo, de la carga contenerizada de importación y exportación, que aumenta alrededor de un 9% respecto al año anterior y que es reflejo de dos realidades esperanzadoras: el creciente grado de apertura de nuestro tejido productivo al exterior, con las exportaciones al alza, y la reactivación del consumo interior, después de años de clara atonía.

El tráfico de vehículos y las autopistas del mar también están registrando cifras récord, con cerca de 900.000 automóviles en el primer caso y con más de 130.000 UTIs en el segundo. Estos resultados indican un cambio de tendencia definitivo: tras los años de crisis, iniciamos una nueva etapa. Nuestros esfuerzos deben orientarse ahora a impulsar el crecimiento de actividad y al logro de objetivos.

El punto de partida no puede ser mejor, ya que 2015 será, sin duda, el año en el que sentamos las bases estratégicas del Port para el próximo lustro. La presentación pública el pasado mes de febrero de la tercera edición del Plan Estratégico fue posible gracias al esfuerzo y la visión de futuro de los integrantes del área de Estrategia del Port, que trabajaron estrechamente con el resto de departamentos del enclave para definir las directrices que deben marcar nuestra actuación en los próximos años. Entre las virtudes del documento, destaca el certero análisis que realiza de la actualidad del sector y la concreción de las líneas estratégicas y de los objetivos. Tener metas concretas y con una finalidad clara es, sin duda, el mejor estímulo para lograr su consecución.

Además de la solidez del III Plan Estratégico, creo que es importante destacar la labor que se ha realizado para compartirlo con los integrantes de la Comunidad Portuaria, no solo para que se familiaricen con su contenido, sino para que aporten sus puntos de vista y analicen la manera en la que pueden contribuir al logro de los objetivos. Es indudable que solo trabajando unidos y alineados en una misma dirección, conseguiremos alcanzar las metas definidas en el plan alrededor de tres grandes ejes: el crecimiento, la competitividad y la sostenibilidad.

En este contexto, el rol de los transitarios es crucial, ya que son agentes determinantes en el diseño de las cadenas logísticas y en la elección de los puertos que canalizan las mercancías. Además, los transitarios se han involucrado de manera muy activa en las acciones de despliegue del Plan Estratégico llevadas a cabo en los últimos meses, en las que han realizado valiosas aportaciones que enriquecerán su desarrollo.

En el ámbito de contenedores, la creación de alianzas marítimas ha fortalecido la posición del Port de Barcelona, ya que ha mejorado su conectividad con destinos estratégicos, como Asia o América Latina. Además, con la reciente adquisición del Grupo TCB por parte de APM –la filial de Maersk dedicada a la gestión de terminales portuarias– nuestro enclave tiene a sus dos terminales de contenedores gestionadas por las dos empresas más importantes del sector en el mundo (APM y Hutchison Port Holdings). Estamos convencidos que esta situación nos aporta una gran solidez para hacer frente a la competencia entre puertos que, sin duda, se intensificará en el medio y largo plazo.

Y no quiero acabar sin mencionar otros dos factores positivos y una inquietud. Entre los primeros, hay que destacar las diferentes iniciativas que hemos desarrollado en materia de sostenibilidad como parte de una ambiciosa estrategia medioambiental. El impulso del gas natural licuado como combustible o el programa Barcelona Zero Carbon (con el objetivo ser un puerto neutro en emisiones de carbono en 2020) son sólo algunas de las 52 medidas que estamos desarrollando. Queremos que nuestro crecimiento se cimiente en el máximo respeto a nuestro entorno pero, además, estamos convencidos de que el crecimiento sostenible es, a largo plazo, el más eficiente y duradero.

Finalmente, la licitación de las obras de rehabilitación del edificio de Portal de la Pau, que comenzarán el próximo año, nos acerca a uno de los proyectos más ilusionantes que tenemos por delante: la recuperación de nuestra sede histórica y la puesta en marcha del Port Center, un espacio clave para explicar a la ciudadanía lo que es el Port de Barcelona, lo que ha sido y lo que se propone ser. Además, queremos que en este espacio tengan un papel protagonista las diferentes profesiones y agentes que integran el puerto y que permiten su funcionamiento diario. El transitario será, sin duda, uno de ellos.

Y acabaré compartiendo una inquietud. Toda la Comunidad Portuaria, el sector económico catalán e incluso buena parte de la ciudadanía son conscientes de lo crucial que es para el Port de Barcelona el acceso ferroviario. Han pasado más de dos años desde la firma del Protocolo que iba a dar el impulso definitivo a esta infraestructura, pero las dificultades para resolver los problemas técnicos y jurídicos no han permitido iniciar las obras ni tan sólo comenzar la licitación. Cada día que pasa, la urgencia es mayor. Si 2015 ha sido el año de definir la estrategia, deseamos que 2016 sea el año del impulso definitivo (y real) del acceso ferroviario. Una obra no solo necesaria, sino también imprescindible, para desarrollar nuestra estrategia con garantías de éxito.



Tu oficina ubicada donde suceden las cosas

Con **Aena**, puedes tener tu propia oficina en una situación privilegiada dentro de los recintos aeroportuarios de **Adolfo Suárez Madrid-Barajas**, **Barcelona-El Prat** y **Valencia**.

- **Cerca de las zonas operativas** de manipulación de mercancías, aduanas y Puesto de Inspección Fronteriza (PIF) y con acceso rápido a lado aire.

- Por cada 50 m² o fracción de superficie alquilada te ofrecemos **1 plaza de aparcamiento gratis**.

Y si no te dedicas a la logística pero necesitas un despacho conectado con el mundo, tenemos siempre una opción para ti.

Infórmate y contáctanos en cargaaerea@aena.es

Aena. Comprometidos con tu negocio.



AENA AEROPUERTOS

Justo ahora hace un año, en el anterior especial de la revista El Transitario, nos marcábamos como objetivo del año 2015 el focalizar todos los esfuerzos de nuestra organización dedicados a la carga aérea “en la apertura de nuevos entornos y nuevos productos” y mostrábamos un moderado “optimismo sobre el crecimiento del transporte aéreo de mercancías en España” basado en nuestra disposición a colaborar junto a las diferentes instituciones, organizaciones empresariales y a las empresas importadoras y exportadoras, en todo aquello que nos permitiera mejorar la posición competitiva de nuestros aeropuertos.

Quizás el ejemplo más evidente de los frutos obtenidos de esa estrecha colaboración con asociaciones y operadores, ha sido la puesta en marcha del proceso de certificación CEIV-Pharma de la IATA, de un grupo de empresas pertenecientes a todos los ámbitos de la cadena logística del transporte de mercancías por vía aérea, presentes en los aeropuertos de Madrid y Barcelona, y entre las que destaca un nutrido grupo de empresas transitarias. El proceso se gestó en los primeros meses del año y se lanzó oficialmente el 30 de septiembre; ya se han concluido las etapas de formación y auditoría previa, estando previsto que las primeras empresas se certifiquen en el mes de marzo de este año 2016.

La certificación CEIV-Pharma no es un objetivo en sí misma, sino que es un instrumento de crecimiento y la mejor demostración del interés que el transporte por vía aérea de productos farmacéuticos en condiciones de temperatura controlada tiene para el sector farmacéutico español, para los operadores y, por tanto, para nuestros aeropuertos.

Otro aspecto en el que podemos decir que el año ha supuesto un punto de inflexión es en el desarrollo de infraestructuras para la actividad de carga en los aeropuertos españoles, con importantes desarrollos que permitirán a lo largo de este año el poner en servicio nuevas terminales de carga, especialmente, con la finalización de la urbanización de la zona adyacente a la Rampa 7 del aeropuerto Adolfo Suárez Madrid-Barajas, así como en el crecimiento de rutas y frecuencias con el continente asiático, fundamentalmente de aeronaves de pasajeros, pero que permiten la existencia de una oferta de espacio en bodega, a precios muy competitivos, con los principales mercados asiáticos.

Este año ha sido, además, el primer ejercicio completo de supresión de la prestación patrimonial pública por carga, las tasas que pagaban las compañías aéreas por el manejo de las mercancías en las plataformas de los aeropuertos españoles, efectiva desde el 5 de julio 2014 (fecha de entrada en vigor del Real Decreto-ley 8/2014, de aprobación de medidas urgentes para el crecimiento, la competitividad y la eficiencia).

Los datos del tráfico de carga han acompañado estos esfuerzos y en los once primeros meses del año, el tráfico de mercancías en nuestros aeropuertos ha superado las 652.308 Ton, lo que representa un crecimiento del 4,6%. Destacando especialmente los crecimientos en Madrid, Barcelona y Vitoria, del 4,2%, 13,6% y 10,1% respectivamente.

En el año 2016 nos marcamos como objetivo el continuar e incrementar los esfuerzos en la apertura de nuevos mercados y nuevos productos, recordando siempre que el crecimiento del transporte aéreo de mercancías en España, se basa en la estrecha colaboración de Aena junto a las diferentes instituciones, organizaciones empresariales y a las empresas importadoras y exportadoras, para realizar todo aquello que permita mejorar la posición competitiva de nuestros aeropuertos.

AURELIO MARTÍNEZ

PRESIDENTE AUTORIDAD PORTUARIA VALENCIA

Quiero aprovechar la ocasión que FETEIA brinda cada año a la Autoridad Portuaria de Valencia para mostrar la evolución anual de la actividad portuaria a todos los asociados así como exponer los retos más inmediatos que se nos plantean.

A la espera de los datos definitivos de tráfico ya podemos adelantar que hemos cerrado 2015 con el mayor movimiento de contenedores de la historia del puerto de Valencia; recuperando por tanto, el estatus de puerto líder del Mediterráneo. No obstante, nuestra labor como Autoridad Portuaria debe ser siempre ir más allá de la mera lectura superficial de las cifras. En este sentido, aunque los números avalan el buen hacer de la comunidad portuaria valenciana durante 2015, las tendencias que se vislumbran nos obligan a estar en alerta puesto que los espectaculares crecimientos que observamos en el inicio del año –que superaban ampliamente los dos dígitos- se han ido ralentizando de forma constante y progresiva. Unos hechos que avalan que la competencia a la que nos enfrentamos en el mercado portuario es ardua y nos debe exigir mejoras constantes.

El incremento de nuestra competitividad como puerto y como comunidad portuaria continúa siendo nuestro principal caballo de batalla. Esta es, sin duda, una labor que afecta a todos los agentes que conforman la cadena logística y a la que, desde la Autoridad Portuaria de Valencia, hemos querido dar un nuevo impulso.

Una de las prioridades que nos hemos marcado a corto y medio plazo pasa por reducir nuestro endeudamiento con el fin de poder rebajar nuestras tarifas. Pero nuestra competitividad también pasa por ampliar nuestro hinterland y para ello, resulta fundamental la mejora de la conectividad tanto terrestre como ferroviaria de nuestros puertos y la puesta en valor de nuestras infraestructuras. En este sentido, la conexión con el Cantábrico a través de uno de los principales polos de logística terrestre del país –como es Zaragoza- y el impulso a la comercialización de la ampliación norte del puerto de Valencia van a jugar un papel fundamental para el futuro próximo de los enclaves que gestionamos.

Estoy plenamente convencido de que, con ayuda de la comunidad portuaria valenciana, seremos capaces de hacer frente a los numerosos retos a los que se enfrenta el mercado marítimo. La experiencia y el trabajo conjunto desarrollado en los últimos años nos avalan.

Deseo finalizar esta tribuna para, en nombre de todos los miembros que formamos la Autoridad Portuaria de Valencia, hacer llegar a los integrantes de FETEIA nuestros mejores deseos para el año 2016.

valenciaport

Essential Link

Eficientes, Flexibles, Sostenibles

www.valenciaport.com



valenciaport

Autoridad Portuaria de Valencia

2,66 Kg/t
emisiones de CO₂
por tonelada movida
-14,7%
2008/2012



La nueva ley del procedimiento administrativo común de las administraciones públicas

El Boletín Oficial del Estado, número 236, del 2 de octubre de 2015, publicó la **Ley 39/2015, de 1 de octubre, del Procedimiento Administrativo Común de las Administraciones Públicas**.

Aunque esta Ley entrará en vigor el próximo 2 de octubre de 2016 (al año de su publicación en el Boletín Oficial del Estado), hay que decir que determinadas previsiones de la misma sólo adquirirán vigencia a los dos años desde su entrada en vigor, o sea el 2 de octubre de 2018 (*disposición final séptima*). Estas disposiciones se refieren básicamente a los diversos registros, archivos y portales electrónicos que deben poner en marcha las Administraciones públicas, aunque mientras ello no suceda tales Administraciones mantendrán los mismos canales, medios y sistemas electrónicos de que ahora dispongan (*disposición transitoria cuarta*).

Dicho lo anterior, que establece el calendario de aplicación de la Ley, procederemos a destacar las **principales novedades** que ofrece el nuevo texto legal y que mayormente pueden afectar a los ciudadanos y empresas.

La primera novedad consiste en haber separado la regulación del procedimiento administrativo, que integra las normas que rigen las relaciones externas de las Administraciones, dando lugar a la Ley 39/2015 objeto de este comentario, de la referente al régimen jurídico de las Administraciones públicas, que incluye las disposiciones que disciplinan el sector público institucional, objetivo de la Ley 40/2015, también de 2 de octubre, del Régimen Jurídico del Sector Público. Ambas materias las abordaba conjuntamente la Ley 30/1992, de 26 de noviembre, de Régimen Jurídico de las Administraciones Públicas y del Procedimiento Administrativo Común, que dejará de aplicarse cuando entren en vigor ambas leyes el 2 de octubre del presente año.

La adaptación del proceder administrativo a las nuevas tecnologías en el ámbito de la información y de la comunicación, haciendo de ellas el modo habitual y normal de relacionarse con la Administración, ha sido probablemente la finalidad principal de la nueva Ley 39/2015. Porque como hace notar su preámbulo, una Administración sin papel basada en un funcionamiento íntegramente electrónico no sólo sirve mejor a los principios de eficacia y eficiencia, con el consiguiente ahorro de costes, sino que también facilita el cumplimiento de las obligaciones de transparencia al ofrecer una información puntual, ágil y actualizada a los interesados.

Con este propósito se establece que, si bien las **personas físicas** podrán elegir en todo momento si se comunican o no con las Administraciones públicas para el ejercicio de sus derechos y obligaciones a través de medios electrónicos (*artículo 14.1*), las **personas jurídicas**, las entidades sin personalidad jurídica, los que ejerzan una actividad profesional para la que se requiera la colegiación obligatoria, así como quienes representen a unos y otros, estarán obligados a la utilización de sistemas electrónicos en sus relaciones con las Administraciones públicas (*artículo 14.2*). Lo que, evidentemente, **afecta a las asociaciones y federaciones empresariales**. En cambio, en el ámbito aduanero esa obligatoriedad no supone ninguna novedad, toda vez que el artículo 16 del Código Aduanero de la Unión ya obliga en general a que el intercambio de información entre las autoridades aduaneras y los operadores económicos se tenga que efectuar mediante técnicas de tratamiento electrónico de datos.

(*Sigue en página 14*)



UN SERVICIO GLOBAL UN ENFOQUE PERSONALIZADO Y LOCAL

MSC es una compañía líder en el transporte marítimo de contenedores, que se enorgullece de prestar un servicio global sin perder el enfoque local. La compañía dispone de una amplia red de servicios integrados que combinan el transporte por carretera, ferrocarril y marítimo a lo largo y ancho del globo. Nuestro principal objetivo es proporcionar una atención al cliente flexible, personalizada y de alta calidad.

Para más información, estaremos encantados de atenderle en la oficina de MSC más próxima.

+34 96 335 91 00 o **msc.vlc@mscspain.com**

msc.com

Y en consonancia con lo anterior se dispone que las Administraciones públicas deberán garantizar que los interesados puedan relacionarse con la Administración a través de medios electrónicos, para lo que pondrán a su disposición los canales de acceso que sean necesarios, así como los sistemas y aplicaciones que en cada caso se determinen (*artículo 12.1*); siendo consecuencia de ello que los documentos presentados de manera presencial ante las Administraciones públicas deberán ser digitalizados (*artículo 16.5*), y que éstas deberán asistir en el uso de medios electrónicos a los interesados que no estén obligados a utilizarlos que así lo soliciten, especialmente en lo referente a la identificación y firma electrónica, presentación de solicitudes a través del registro electrónico general y a la obtención de copias auténticas de documentos (*artículo 12.2*).

Otra de las novedades de la Ley muy ligada a la utilización de técnicas electrónicas es la **separación entre identificación y firma electrónica**. A tales efectos se señala que las Administraciones públicas estarán obligadas siempre a verificar la identidad de los interesados en los procedimientos administrativos, cosa que es una exigencia indispensable para evitar los fraudes que podrían producirse en caso contrario, dada la inmaterialidad y el carácter no presencial de las comunicaciones e intercambios de datos en línea. En cambio, la firma electrónica sólo se exigirá cuando deba acreditarse la autenticidad de la expresión de voluntad y el consentimiento de los interesados, así como la integridad e inalterabilidad de los documentos. Tanto para la identificación como para la firma electrónica, la Ley se refiere, con carácter básico, a un conjunto mínimo de categorías de medios de identificación y firma de que deberán servirse todas las Administraciones públicas a fin de garantizar la interconexión e interoperabilidad entre todas ellas (*artículos 9 a 11*).

Como no podía ser de otra manera, la Ley se ocupa también de los **documentos electrónicos** estableciendo los requisitos y condiciones para su validez y la de las copias (*artículos 26, 27 y 28*). Representando una verdadera novedad derivada de la interconexión e interoperabilidad de las comunicaciones en línea, que sin duda ha de considerarse muy positiva, la de que los documentos que los interesados dirijan a los órganos de las Administraciones públicas podrán presentarse, además de en el **registro electrónico** de la Administración que corresponda, en los registros electrónicos de las restantes Administraciones públicas, como son la General del Estado, las de las Comunidades Autónomas, las de las Entidades que integran la Administración Local, y el sector público institucional, compuesto, entre otras personificaciones públicas, por los organismos autónomos y las entidades de derecho público vinculadas o dependientes de las Administraciones Públicas (*artículos 2.1 y 16.4*).

Respecto de lo anterior, la propia Ley prescribe que los registros electrónicos de todas y cada una de las Administraciones deberán ser plenamente interoperables, garantizando su compatibilidad informática e interconexión, así como la transmisión telemática de los asientos registrales y de los documentos que se presenten en cualquiera de los registros (*artículo 16.4, último párrafo*). Suponemos que por la complejidad que ese sistema representa, la Ley ha establecido, como ya se ha dicho, que las previsiones sobre el registro electrónico producirán efectos a los dos años de su entrada en vigor, o sea a partir del 2 de octubre de 2018 (*disposición final séptima*).

En cuanto se refiere al **cómputo de los términos y plazos** hay dos novedades de interés que entrarán en vigor el 2 de octubre de 2016. La primera radica en el **cómputo por horas**, debido sin duda a que las comunicaciones en línea funcionan las 24 horas del día, siendo horas hábiles todas las de un día hábil; y, la segunda estriba en la declaración de los **sábados como día inhábil**, unificando de esta manera el cómputo de los plazos en el ámbito judicial y en el administrativo (*artículos 29 y 30*).

En materia de **notificaciones**, la principal novedad consiste en que preferentemente se practicarán por vía electrónica y, en todo caso, cuando el interesado resulte obligado a relacionarse en línea con la Administración. No obstante, no se realizarán en ningún caso por medios electrónicos aquellas en las que el acto a notificar vaya acompañado de elementos no digitalizables y las que contengan medios de pago a favor de los obligados, como los cheques (*artículo 41*). Fuera del ámbito de las relaciones electrónicas, la Ley trata también de incrementar la seguridad jurídica en la práctica de las notificaciones añadiendo a lo que ya establecía la anterior Ley 30/1992 que la segunda notificación, a practicar dentro del plazo de tres días si la primera hubiese resultado infructuosa, tendrá que realizarse después de las 15 horas si esa primera se hubiera intentado antes de las 15 horas, y viceversa, y dejando en todo caso un margen de tres horas entre ambos intentos de notificación (*artículo 42*).

En lo que concierne al **procedimiento administrativo** propiamente dicho, dejando de lado la obligada utilización de medios electrónicos en todas sus fases, incluido el expediente administrativo y los documentos que lo acompañen (*artículos 53.1, a; 66.1; 68; 70; 75; 80; 83; 88 y 94*), la novedad más destacable consiste en la simplificación que supone integrar en el procedimiento común los procedimientos antes separados para el ejercicio de la potestad sancionadora y para la exigencia de responsabilidad patrimonial de las Administraciones públicas, que a partir de la entrada en vigor de la Ley, el 2 de octubre de 2016, serán objeto de algunos preceptos singulares dentro del procedimiento común (*artículos 63; 64; 65; 67; 77; 81; 85; 89; 90; 91; 92 y 96*); sin perjuicio de que para los aspectos orgánicos de tales procedimientos, y esto es una debilidad de la nueva Ley, haya que recurrir a la Ley 40/2015, de Régimen Jurídico del Sector Público.

Otra novedad muy destacable en el ámbito del procedimiento administrativo consiste en la introducción de los llamados **programas de clemencia**, de procedencia anglosajona y muy vinculados al Derecho de la competencia. Estos programas consisten en ofrecer inmunidad o una reducción muy sustancial de las sanciones a quienes denuncien y aporten datos no conocidos por la Administración acerca de la existencia de una infracción (*artículo 63.4*). Creemos, no obstante, que esa herramienta tendrá una aplicación más reducida y menos efectiva que en el ámbito de la competencia ya que las infracciones administrativas, por lo general, no suelen tener un componente colectivo sino más bien personal o individual (*artículo 96*).

Merece destacarse igualmente la posible **tramitación simplificada del procedimiento administrativo común** que, sin embargo, sólo podrá acordarse cuando razones de interés público o la falta de complejidad del procedimiento así lo aconsejen (*artículo 96*). La utilización de estos conceptos jurídicos indeterminados (interés público y falta de complejidad), ha obligado al legislador a determinar que en cualquier momento anterior a la resolución se podrá decidir la continuación del procedimiento con arreglo a la tramitación ordinaria.

Lo que de alguna manera cuestiona la procedencia y utilidad de haber establecido dicho procedimiento. En cualquier caso, interesa decir que este procedimiento simplificado se caracteriza básicamente, además de por su breve duración (deberá ser resuelto en el plazo de 30 días), porque las alegaciones deberán formularse en el plazo de 5 días a partir del que se notifique el acuerdo de tramitación simplificada, y porque el trámite de audiencia sólo se dará cuando la resolución vaya a ser desfavorable para el interesado. Previsión, esta última, que supone de algún modo predeterminar el resultado del procedimiento antes de su resolución, lo que, ciertamente, es otra debilidad de la nueva Ley (*artículo 96.6*).

Finalmente, **otras novedades** a poner de relieve aquí son poder acordarse la suspensión del procedimiento de recurso hasta que recaiga el pronunciamiento judicial, cuando existiendo una pluralidad de recursos contra un mismo acto administrativo, expreso o presunto, por cualquier interesado se hubiese acudido a la vía judicial (*artículo 120*); y que ya no se contemplen en la nueva Ley las reclamaciones previas a las vías civil y laboral debido sin duda a su escasa utilidad práctica, quedando de este modo suprimidas.

Debiendo tan sólo añadirse para terminar que seguirán rigiéndose por su normativa específica, aunque supletoriamente les será aplicable la nueva Ley, las actuaciones y procedimientos de aplicación de los tributos y sanciones en materia tributaria y aduanera, incluida la revisión en vía administrativa, así como también las actuaciones y procedimientos en materia de tráfico, seguridad social, desempleo y extranjería (*disposición adicional primera*).



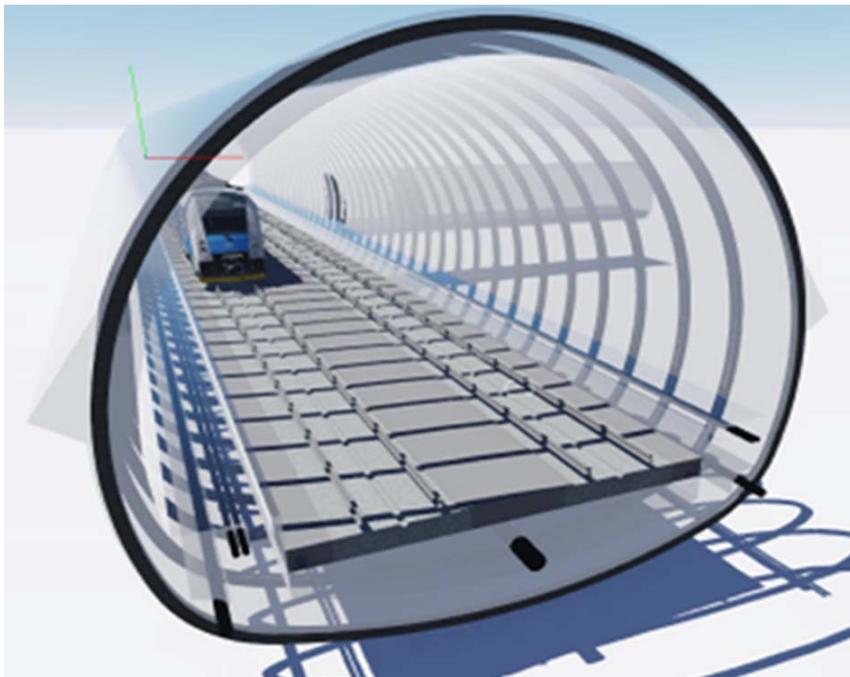
**EL MUNDO SE MUEVE.
LOS TRANSITARIOS LO HACEMOS POSIBLE.**



Vía Laietana, 32-34 - 4º
08003 BARCELONA

Tel. 932 689 430

feteia@feteia.org · www.feteia.org



SOLUCIONES GLOBALES DE INGENIERÍA Y ARQUITECTURA
PARA EL SECTOR DEL TRANSPORTE Y LA LOGÍSTICA

TRANSPORTE

- Carreteras
- Ferrocarril de pasajeros
- Ferrocarril de carga
- Talleres de mantenimiento
- Infraestructuras portuarias
- Infraestructuras aeroportuarias
- Estructuras singulares

LOGÍSTICA

- Centros de distribución
- Operadores logísticos
- Plataformas logísticas
- Paquetería y mensajería
- Infraestructuras de carga
- Complejos blindados de bienes
- Pipping

Especialistas en **Tecnología BIM**



www.idp.es
902 431 289

Edificio Torre Milenium
Av. Francesc Macià, 60, 3a
08208 Sabadell (Barcelona)



Oportunidades del BIM en el ámbito logístico

Pese a la creciente consolidación del Building Information Modelling en el mundo de la edificación y en el de la industria, son pocas las empresas que como IDP pueden acreditar la realización exitosa de proyectos en el ámbito de la logística mediante el BIM.

La apuesta decidida que hace siete años hizo IDP, identificando esta innovación como generadora de alto valor añadido para nuestros clientes nos sitúa actualmente en la vanguardia de la construcción mediante BIM.

A lo largo de estos años, IDP ha integrado plenamente la metodología BIM de modo transversal a las áreas de edificación, industria e infraestructuras. Precisamente en el entorno de la obra civil y las grandes infraestructuras la empresa se ha erigido como pionera a nivel internacional, con casos de éxito destacados en numerosos ámbitos:

- Terminales intermodales
- Sectores logísticos
- Desarrollos urbanos
- Obras lineales (carreteras y ferrocarriles)
- Redes de drenaje y saneamiento

El liderazgo de IDP en el uso la metodología BIM es la consecuencia de una estrategia predefinida cuya decidida implementación otorga a la compañía unas bases sólidas:

- ✓ BIM corporativo asumido por toda la estructura
- ✓ Transversal a todas las áreas
- ✓ Interoperable con los software de cálculo y diseño
- ✓ Aplicado en su ciclo integral en 7D
- ✓ Estandarizado (LOD y LOI establecidos en cada BEP de Proyecto)
- ✓ Aplicado en cualquier fase y sin restricción de escala
- ✓ 100% normalizado y completando el ciclo integral BIM

La realización de proyectos y gestión de obra mediante el BIM nos ha permitido ofrecer a nuestros clientes valor añadido desde distintas perspectivas.

Por una parte, el proyecto BIM no solo permite, sino que obliga a la completa y exhaustiva resolución de todo tipo de detalles, transiciones y encuentros que definen una infraestructura y que rara vez quedan concisamente definidos en los proyectos realizados con el sistema tradicional. Lamentablemente, la resolución de esas indefiniciones crónicas se efectúa tradicionalmente en fase de ejecución de obra, muchas veces sin la participación del propio autor del proyecto y con las consiguientes implicaciones en el incremento de presupuesto y de planning que llevan irremediablemente asociadas.

Y es que dejando aparte las ventajas asociadas a la naturaleza tridimensional del BIM, el carácter revolucionario de esta metodología se debe a la asociación paramétrica al modelo 3D de las dimensiones calidad, tiempo y coste:

Por un lado cada elemento individual del modelo 3D dispone de todo tipo de caracterizaciones o especificaciones que lo definen perfectamente (fichas de fabricante, especificaciones de uso o montaje, links a websites, fotos...);

La asociación del planning al modelo permite a su vez visualizar la obra ejecutada en cada secuencia del proceso. A diferencia de los clásicos esquemas de fases de obra que se dan en los proyectos estándar, el BIM faculta la incorporación de elementos de montaje (cimbras, andamios, apeos, maquinaria...) o provisionales (señalización y elementos de protección de obras, desvíos, acopios...), de modo a disponer de una visión fiel de la obra en cualquier instante de la misma;

Del mismo modo la vinculación al modelo BIM de la dimensión coste posibilita a su vez disponer del control presupuestario de lo proyectado a tiempo real, y no como consecuencia de una tardía y laboriosa tarea de “presupuestar”. De este modo el proyecto puede adaptarse a un presupuesto objetivo, “industrializarse” o encajarse a una estrategia preestablecida de gestión de cash-flows,...

Por otra parte, la redacción de proyectos por el método tradicional rara vez se focaliza en la funcionalidad y mantenimiento óptimo de la infraestructura de la que son objeto, centrándose casi en exclusiva en resolver los parámetros asociados a un estricto dimensionamiento y cálculo especialista. Una de las ventajas asociadas a la metodología BIM es la integración, ya en la fase inicial de un proyecto, de elementos de O&M en el modelo que permitirán optimizar en origen las soluciones proyectadas desde esta perspectiva, y racionalizar su posterior explotación y mantenimiento como soporte del facility management.

Del mismo modo la visualización de una “maqueta virtual” permite integrar, ya en fase de concepción, a diferentes actores que pese a su condición de stakeholders (inversores, explotadores, mantenedores, asociaciones...) no suelen opinar tradicionalmente sobre las soluciones planteadas en fase proyectual ante su incapacidad de interpretar planos o documentos de marcado carácter técnico. Se garantizan así soluciones de consenso que evitan confusiones y malentendidos de difícil solución en fase ejecutiva.

El potencial de BIM alcanza su máxima expresión en proyectos en los que existan interacciones críticas entre infraestructuras existentes e infraestructuras futuras, en conjunción con otro tipo de técnicas de vanguardia como son las restituciones de nubes de puntos o el geo-radar; o en aquellas actuaciones en las que se entrelacen en espacios reducidos y con restricciones reglamentarias elementos de cimentación, redes de servicios, estructuras, sistemas de handling, racks de tubos, estratos geológicos diversos...

Desde la perspectiva productiva, este nuevo paradigma de proyectar que automatiza sin esfuerzo y con total coherencia la generación de planos, mediciones y especificaciones una vez que el modelo tridimensional paramétrico está constituido, permite dedicar a los equipos técnicos a tareas de alto valor añadido técnico y no a acciones mecánicas como la acotación de planos o la medición detallada. Por tanto, a igualdad de plazo de redacción, el proyecto BIM se genera como consecuencia de un análisis de alternativas previo y con una maduración de la solución finalmente escogida superior al que se pueda adquirir con un enfoque de producción al uso.

Servicio en el ámbito de la operación

La incansable vocación de IDP en mejorar el servicio al cliente e incrementar el valor añadido de la ingeniería sobre el proyecto, ha motivado la generación de un nuevo servicio basado en la perspectiva del *customer experience*.

Mediante la creación de desarrollos propios, IDP es capaz de ofrecer a sus clientes la simulación de sus procesos logísticos o productivos sobre el soporte hiperrealista del modelo BIM. Así, ya en fase de diseño, podemos identificar cuellos de botella, simular escenarios, simultanear procesos para comprobar la eficiencia operativa de la infraestructura proyectada,... Este tipo de simulación, que se realiza en paralelo al diseño, permite testear en tiempo real las soluciones y modificarlas ad hoc para garantizar que su diseño implica plena operatividad.

Este novedoso servicio permite en fase de proyección, circular por las carreteras proyectadas, operar las terminales ferroviarias o portuarias diseñadas, o gestionar las alternativas de almacenamiento propuestas para comprobar la bondad de las mismas previo a su ejecución.

De este modo, IDP se convierte en garante no tan solo de la idoneidad de la infraestructura sino también de la propia eficiencia del proceso que la justifica.



PROTECCIÓN DEL CRÉDITO CONTRA LA MOROSIDAD REGISTRO DE MOROSOS

www.registro.feteia.org



LAS EMPRESAS USUARIAS PUEDEN:

OBTENER INFORMACIÓN sobre deudores morosos.

CURSAR INFORMACIÓN sobre deudores morosos cuando concurren los siguientes requisitos:

- existencia previa de una deuda cierta, vencida y exigible relacionada con la actividad transitaria, que haya resultado impagada.
- requerimiento previo de pago a quien corresponda, en su caso, el cumplimiento de la obligación.
- que no se refieran a deudas cuyo vencimiento tenga una antigüedad superior a seis años.

EMILI SANZ

PRESIDENTE ATEIA-OLTRA BARCELONA

Permitirme que en mi primera intervención escrita como Presidente de ATEIA Barcelona ponga de relieve uno de los puntos incluidos en mi programa de presentación .

Se trata de la fácil accesibilidad a nuestra profesión (debemos insistir en que es una profesión y no una “actividad”) para cualquier persona que con un mínimo de conocimientos decida emprender su futuro profesional por esta vía.

Sabemos que para la práctica de transitario es preceptivo un título que supuestamente acredita un mínimo de conocimientos, ya no solo de lo que es el transporte en sus diferentes modalidades sino que de otros aspectos igualmente relacionados al mismo. Por otra parte la Administración obliga a la renovación del visado de Operador de Transporte (en Cataluña cada 2 años) que se obtiene una vez demostrada la situación regular de la empresa y que ésta está al corriente con sus obligaciones para con la Administración (Hacienda, Seguridad Social, etc).

En relación a esto último y atendiendo a los comentarios que las empresas transmiten a la Secretaría, visar cada dos años debería ser más ágil y simplificado, sobre todo en los casos (que son la mayoría) de empresas que ejercen debidamente su profesión. En los casos de nueva constitución, la tramitación y acreditación de los requisitos administrativos recogidos en la Ley (ROTT) es farragoso.

Valga decir, sin embargo, que en ambos casos, la Administración ha ido facilitando la presentación de dichos requisitos.

Todo transitario que se precie dispone además de un seguro de Responsabilidad Civil para atender a cualquier imprevisto que pueda surgir en el desarrollo de su actividad profesional.

¿Cuántas empresas actúan como Transitarias sin estar debidamente autorizadas para ello?. Honestamente, no sabría cuantificarlas pero como las meigas, haberlas haylas y todos lo sabemos.

Es hasta cierto punto envidiable la persistencia de otros colectivos de este mismo sector en exigir una preparación exigente para el acceso a su profesión, mientras que como indico más arriba y para quien decida ir por la vía correcta, una determinada cantidad de horas lectivas deberían ser suficiente para superar el examen de acceso y obtener el título de transitario que para más inri se entrega bajo la denominación de “Certificado de competencia profesional para el transporte de mercancías por carretera”.

Aún y a pesar de lo que comento en el párrafo anterior, el porcentaje de aprobados no es elevado por lo que la experiencia y/o conocimiento de la profesión no garantiza pasar con éxito las pruebas que, en formato test, abarcan no solo aspectos relacionados con la profesión en particular, sino también con la llevanza de una empresa en general.

La alternativa fácil y que sin duda se debe impedir, es la de soslayar la preparación y las autorizaciones para dedicarse de pleno a ejercer de transitario, sin demasiadas trabas y en muchos casos en condiciones francamente precarias y sin ningún tipo de protección para con él mismo o para con sus clientes con los que hacer frente a cualquier eventualidad.

La falta de profesionalidad, la ausencia de mecanismos de protección ante cualquier eventualidad (seguros, etc) son elementos que si duda pueden derivar en un daño a la imagen de nuestra profesión y que de la mano de FETEIA, deberíamos combatir y erradicar.

Como despedida, pedir desde estas líneas que las Administraciones correspondientes en cada caso actúen con más determinación y que dispongan lo necesario para que todos los Transitarios desarrollemos nuestra profesión con las mismas reglas de juego y por ende en igualdad de condiciones.

AGUSTIN MONTORI

VICEPRESIDENTE FETEIA-OLTRA Y

PRESIDENTE COMISIÓN MARÍTIMA FETEIA-OLTRA

Internet de las cosas y logística

Existe una sensación de urgencia por captar el sentido del amplio movimiento histórico que estamos viviendo como consecuencia de la aplicación de las tecnologías de la información a la globalización en el amplio mundo de la logística.

No parece nada difícil entender que sin la aplicación de las TI en nuestras empresas y en nuestras relaciones con los clientes: documentos tratados por vía electrónica etc., no será fácil permanecer mucho tiempo nuestra actividad.

También parece claro que, en el mundo de la distribución, una rama muy concreta es la de los artículos de consumo en el caso ciudadano, o de aplicación inmediata en un proceso en el caso industrial. Si los proveedores se mueven en los mismos parámetros que nosotros, en un mundo organizado y altamente consumista, parece también fuera de duda de que cada vez más será necesario contar con grandes superficies altamente automatizadas, unos sistemas informáticos muy potentes capaces para gestionar miles de referencias y una organización de distribución adecuada para la gestión de pedidos que se requiera.

Pero no se acaba el mundo aquí. Existen cantidad de embarques hacia países con una gestión aduanera complicada necesitada de una documentación muy cuidada. Existen países con los que resulta casi obligatorio comerciar a través de créditos documentarios. Existe, en virtud de la globalización un amplio campo de trabajo en países emergentes donde de nada sirven las Grandes capacidades de distribución y entrega para gestionar el embarque e instalación de un sistema de riego de amplia extensión, o un parque eólico, por poner algún ejemplo de la amplitud del campo que se nos ofrece con la globalización si nos apartamos de la distribución de producto acabado o de alta tecnología.

De modo que, en mi opinión, podemos y debemos contemplar con tranquilidad el futuro a corto y medio plazo, pudiendo elegir el pedazo de pastel del amplio mundo de la logística del que deseamos una parte. Con el convencimiento de que si "hacemos los deberes" : actualización de las TI, capacidad de interacción con los clientes, bien directamente , bien a través de los sistemas comunes que se crean, sean puertos, puertos entre sí, aeropuertos, armadores, líneas aéreas, comunidades de operadores, una buena red logística internacional y un personal bien formado y motivado, tendremos todos los elementos necesarios para que 2016 nos deje una cuenta de resultados que nos permita contemplar con optimismo el 2017.

Al tiempo, hemos de esperar que se materialicen las iniciativas de la UE en cuanto a las ventanillas únicas (single window), aduaneras y marítimas, que nos permitan avanzar en el campo de los embarques sin papeles y en una mayor capacidad de la intermodalidad en el ámbito comunitario y extracomunitario próximo (Magreb, Mediterráneo...).

Al lado de todo esto, no deja de ser verdad que tenemos algunos retos en el orden político de la estructura social organizada que llamamos España hasta el día de hoy. Es de esperar que los políticos que nos representan acierten con las decisiones que les competen y que afectan al escenario en el que se realiza nuestra actividad.

Buena suerte a todos.

Creamos superficies, generamos oportunidades.

www.bilbaoport.eus



ISO 9001 • ISO 14001
OHSAS 18001

Bilbao
PORT **B**

Bilboko Portuko Agintaritza / Autoridad Portuaria de Bilbao

ASIER ATUTXA PRESIDENTE BILBAO PORT

Los puertos deben adaptarse al mercado y no el mercado a los puertos. Para ser competitivos, las necesidades comerciales y logísticas las debe dictar el cliente, el cargador, y los servicios deben dar respuesta a esas demandas.

Eso lo saben muy bien los transitarios, agentes claves de la cadena logística, cuyo trabajo requiere, como el de todos los agentes del sector, colaboración y coordinación con toda la comunidad portuaria para acompañar al cliente en la internacionalización de sus empresas.

Ese cliente nos pide, sobre todo, flexibilidad, que es lo mismo que decir soluciones a la carta. En segundo lugar, busca infraestructura adaptada a sus productos. Y, en tercer lugar, nos demanda servicio.

Trasladado todo ello al Puerto de Bilbao, podemos decir que hemos puesto en el centro del negocio al cliente, al tiempo que mejoramos nuestra competitividad con precio, profesionalidad y apuesta por la intermodalidad y las zonas logísticas. Gracias, precisamente, a las conexiones ferroviarias que hemos potenciado, hemos logrado, por ejemplo, que tráfico de la costa Mediterránea lleguen en tren hasta Bilbao y desde aquí alcancen su destino, vía short sea shipping, a Reino Unido o al Norte de Europa, donde somos líderes en tráfico y servicios directos. Ser la puerta con Europa Atlántica no implica relajación ni conformismo, sino todo lo contrario, porque supone una gran responsabilidad y nuestro afán, además, es seguir creciendo, atrayendo, sobre todo, a ese importante nicho de mercado que utiliza el transporte por carretera para los destinos del centro y norte de Europa.

Por otra parte, las obras de ampliación llevadas a cabo por la Autoridad Portuaria de Bilbao en el Abra exterior han creado un espacio de oportunidades para las empresas que, paulatinamente, se ha ido ocupando con proyectos estratégicos. En 2015 hemos recibido nuevas solicitudes de suelo y, por ello y ante esta demanda que nos hace prever que en pocos años tendremos un nivel de ocupación que rondará el 85%, el próximo ejercicio emprenderemos la construcción de un nuevo muelle al amparo, como siempre, de un negocio saneado y una deuda controlada.

Desde 1998 - año en que finalizó la primera fase de ampliación y, por tanto, año de inicio del aprovechamiento del suelo creado - este Puerto ha acogido inversiones por un valor cercano a los 2.700 millones de euros. El 65% de esta cantidad ha sido destinada a proyectos industriales, el 30% a proyectos de empresas comerciales, el 1% a logística, otro 1% a cruceros y un 2% a otro tipo de proyectos. La inversión pública ha representado el 26% y la privada el 76%.

El año que viene seguiremos, por lo tanto, trabajando en esta línea, completando la infraestructura demandada, potenciando los servicios ferroviarios y las zonas logísticas- como las de Arasur en Araba y Pancorbo en Burgos- e intensificando, si cabe, la labor comercial aplicando flexibilidad para abrir nuevos mercados y, en consecuencia, atraer nuevos tráfico y nuevas líneas tanto europeas como transoceánicas.

CARLOS ARAUZ **PRESIDENTE ATEIA-OLTRA MADRID**

Formación e información, valores de futuro para el transitario

Las sociedades del siglo XXI se organizan cada vez de forma mas global y ya no se conciben cerradas en si mismas y sin interactuar entre sí.

Y en ese entorno el transitario mantiene su función de eslabón imprescindible en la cadena de suministro, por lo que estoy convencido de que el devenir es positivo para los que nos esforzamos día a día en superar fronteras y acortar distancias.

La complejidad del comercio exterior y su constante evolución nos obligan a estar siempre atentos a los cambios e incidir en dos elementos clave para asegurar nuestro futuro, y me refiero a la formación y la información.

El nivel profesional de todos los elementos que conforman nuestras empresas debe ser siempre el más alto posible y no verse afectado por la austeridad que ha marcado la pauta durante los últimos años.

Por otro lado, me gustaría destacar el hecho evidente de la importancia de la tecnología de la información y sus efectos en la actividad diaria de nuestro sector, invertir en ello debe ser prioritario en todo momento.

Como ejemplo, es importante comprometernos con el comercio sin papel, aunque en ocasiones las dificultades para su expansión vengan de otros actores de la cadena logística.

La formación e información nos llevan a mejorar la calidad de nuestros servicios, que es lo que va a determinar nuestro éxito.

Nuestros procesos deben estar siempre en constante revisión para no dejar pasar nunca una oportunidad de mejorarlos y así aportar siempre el máximo valor para quienes contratan nuestros servicios.





1965 - 2015
50 años



Desde que comenzara su actividad hace mas de 49 años, una base primordial ha acompañado los pasos del Grupo Editorial Men-Car: información completa y objetiva de todo lo que acontece en el sector del transporte (marítimo, puertos, aéreo, ferroviario, express, comercio exterior, etc.), el sector náutico (regatas, barcos, tendencias, ferias, etc.) y el sector turístico (viajes, ofertas, paquetes turísticos, ocio...)

INTER-TRANSPORT®: revista de información semanal de transporte, logística y comercio internacional, marítimo, terrestre, aéreo, express, ferroviario, etc...
Guía de embarques. Información semanal de de los sectores del transporte multimodal, distribución, consolidados y empresas de servicios.



DIARIO MARITIMAS®: información diaria desde 1948, de transporte internacional y logística.

PORTNEWSPAPER®: revista mensual de transporte, logística y comercio exterior, bilingüe (Inglés-Español), presente desde hace 30 años, monográficos de los principales acontecimientos nacionales e internacionales relacionados con el transporte, para profesionales y empresas.



NAUTIC PRESS®: revista de náutica mensual, editada desde 1982 sobre yates, náutica de recreo, todos los deportes relacionados con la mar, la industria náutica y puertos deportivos. Monográficos sobre eventos en el mundo de la náutica y ferias náuticas internacionales.

TRAVELPORT®: revista mensual especializada en viajes, turismo y ocio, en la que se incluyen noticias y reportajes referentes al sector turístico.

ANUARIOS: publicaciones anuales especializadas en sectores de transporte, hinterlands comerciales, servicios y recintos de diferentes puertos nacionales, y de profesionales de los sectores terrestre, aéreo y marítimo españoles. Puertos **BARCELONA PORT® - VALENCIA PORT® - BILBAO PORT® - MADRID transPORT® - CASTELLON PORT® - ALICANTE PORT® - BAHIA DE CADIZ PORT® - SEVILLA PORT®.** Profesionales **transitPORT® - consignaPORT® - SPANISH AIR CARGO TransPORT®.**

Grupo Editorial Men-Car

BARCELONA: Passeig de Colom, 24 - Tel.: +34 93 301 55 16 * / +34 93 301 57 49 - Fax: +34 93 318 66 45 - 08002 BARCELONA (Spain)
 VALENCIA: José Aguirre, 40 - Tel.: +34 96 367 87 21 - Fax: +34 96 367 44 93 - 46011 VALENCIA (Spain)
 BILBAO: Plaza Ametzola 2, 4º ctro - Tel.: +34 670 01 23 42 - Fax: +34 94 474 78 39 - 48012 BILBAO - VIZCAYA (Spain)
 MADRID: Tel.: +34 91 743 45 80 (Spain)
 men-car@men-car.com

www.men-car.com

THE SMART GATEWAY
TO EUROPE



 **Port de Tarragona**

PORT DE TARRAGONA

Un puerto al servicio del comercio internacional

El Port de Tarragona afronta el 2016 con optimismo, con el objetivo de seguir creciendo para consolidarnos como puerto referente en el Mediterráneo, y mantener el protagonismo en el conjunto de puertos españoles.

Somos conscientes de las grandes potencialidades que nos aportan nuestras instalaciones, nuestra posición geoestratégica y la gran experiencia y profesionalidad de toda la comunidad portuaria. Es por esto que, con esta voluntad de servir al desarrollo global del territorio, implantamos las principales líneas estratégicas de actuación para consolidar el crecimiento: proyección internacional, diversificación, infraestructuras, sostenibilidad y cruceros, que buscan potenciar el liderazgo y la excelencia del Port de Tarragona en todas las vertientes.

Contribuyendo al desarrollo económico y social

La infraestructura portuaria tarraconense continúa siendo un engranaje dinamizador con gran incidencia en todo su ámbito geográfico de actuación (Tarragona, Cataluña y todo el Valle del Ebro peninsular, en definitiva todo hinterland natural). Este efecto vertebrador ejercido por el Port de Tarragona no sólo se produce desde la perspectiva de la logística, sin la cual difícilmente Tarragona ostentaría uno de los polígonos petroquímicos más importantes del sur de Europa, sino también desde otros prismas de peso como por ejemplo el turístico (con la fuerte apuesta por la llegada de cruceros) o el de la proyección internacional de Tarragona (con la apertura constante de nuevas conexiones regulares).

Consolidando el crecimiento

A pocos días del cierre del ejercicio de 2015, podemos hacer un balance positivo del año al registrar unos tráficos que reflejan una clara tendencia de crecimiento. El Port de Tarragona prevé cerrar este ejercicio alcanzando los 33 millones de toneladas, un incremento del 4,3% respecto el año anterior. En cuanto al balance económico, esperamos mantener el beneficio de 5 millones de euros y superar los 50 millones en ingresos. La actividad en nuestras instalaciones continúa creciendo y el Port de Tarragona está en condiciones de afrontar el 2016 con buenas perspectivas, fruto del gran trabajo que se ha hecho durante los últimos meses para abrir nuevos mercados, diversificar las mercancías y proyectar Tarragona como espacio idóneo para nuevas inversiones.

Apuesta por la diversificación

El Port de Tarragona está consolidando tráficos relativamente nuevos, como el de animales vivos y el de *project cargo*, y potenciando otros con gran trayectoria como son la pasta de papel y vehículos. Estas actuaciones, junto con nuestro liderazgo histórico en productos químicos, petroquímicos y agroalimentarios, constituyen argumentos firmes para apostar por nuevas infraestructuras como por ejemplo la reciente ampliación del muelle de la Química, la creación de la Zona de Actividades Logísticas (ZAL) o la terminal intermodal.

Retos de futuro

Todas estas actuaciones, acompañadas en todo momento por criterios de sostenibilidad y de estricto respeto al entorno, aportan una idea genérica de la tarea que desde el Port de Tarragona se hace en el desarrollo global del territorio.

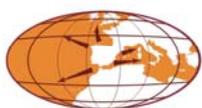
Y es que sólo las carencias históricas que arrastramos en materia de infraestructuras de movilidad pueden amenazar los proyectos de futuro de las comarcas de Tarragona y de su territorio. Así, conocer un calendario definitivo de la conexión ferroviaria con ancho europeo de Corredor del Mediterráneo es vital para el Port de Tarragona al igual que sucede con las finalizaciones de la autovía A-27 hacia Lleida, salida natural por carretera de los mercados interiores del Valle del Ebro, tan importantes para el Port de Tarragona y para otros sectores económicos del territorio, tanto turísticos como industriales.



Puertos Españoles
Logistics
made perfect



Los Puertos españoles, pieza clave en el engranaje logístico de la economía mundial



PRINCIPAL HUB DEL SUR DE EUROPA
EN LA ENCRUCIJADA DE LAS PRINCIPALES RUTAS MARÍTIMAS.



CONECTADOS CON LAS PRINCIPALES REDES DE TRANSPORTE DE EUROPA



500 MILLONES DE TONELADAS DE MERCANCÍAS MANIPULADAS.

24h | 365d

EFICIENTES Y COMPETITIVOS
PENSANDO EN CLIENTES EXIGENTES, OPERATIVOS 24 HORAS, 365 DÍAS AL AÑO.



www.puertos.es



Avda. del Partenón, 10
28042 Madrid - España
T +34 915245500
F +34 915245501

Puertos del Estado



GOBIERNO DE ESPAÑA

MINISTERIO DE FOMENTO

Competitividad y conectividad, la apuesta reforzada de los Puertos de Interés general

Abordamos un nuevo año en los puertos de interés general del Estado, un año en la que podemos potenciar el futuro de nuestros puertos, y asegurar su crecimiento. Durante estos últimos años hemos sido capaces de dotar a nuestros puertos de las infraestructuras portuarias necesarias para atender la demanda a corto y medio plazo, con una capacidad instalada que duplica las necesidades actuales. Por ello, desde Puertos del Estado, y desde el propio Ministerio de Fomento, apostamos ahora, en el campo de las infraestructuras, por potenciar la conectividad de los puertos, conseguir que todas nuestras instalaciones portuarias consigan estar conectadas con las principales Redes TransEuropeas de Transporte, para conseguir con ello incrementar la competitividad de nuestros puertos desde una visión intermodal, y de la economía española por extensión.

Para esta tarea queremos seguir contando con la importante participación de la iniciativa privada en la financiación de nuestras inversiones, tanto en las relacionadas con la prestación de los servicios portuarios, como en la financiación de las propias infraestructuras. En este sentido, en las últimas modificaciones normativas hemos incluido, entre otras disposiciones, reducciones de costes portuarios, la creación de un Fondo de Accesibilidad, así como el aumento de los plazos máximos concesionales en los puertos hasta un máximo de 50 años, frente a los 35 años vigentes hasta ahora, posibilidad ligada al cumplimiento de una serie de requisitos, entre los que están las aportaciones privadas para la financiación de infraestructuras relativas a la mejora de la conectividad terrestre.

En definitiva, hemos puestos a disposición de los gestores y de los usuarios de nuestros puertos, nuevas herramientas que potencian la colaboración entre los ámbitos público y privado, buscando el interés general, que no es otro que la mejora de la competitividad de nuestro Sistema Portuario y, por ende, del tejido productivo al que sirve.

SALÓN INTERNACIONAL DE LA LOGÍSTICA Y DE LA MANUTENCIÓN

El Congreso Alacat 2016 se celebrará en el SIL de Barcelona (España)

El Salón Internacional de la Logística y de la Manutención (SIL), que tendrá lugar del 7 al 9 de junio en Barcelona (España), será el escenario del XXXIII Congreso Alacat, la Federación de Asociaciones Nacionales de Agentes de Carga y Operadores Logísticos Internacionales de América Latina y el Caribe. De esta manera el Congreso Alacat 2016, será el punto de encuentro para el intercambio de ideas y conocimiento entre la logística Mediterránea y de América Latina además de un espacio ideal para los negocios con encuentros B2B. Cabe destacar que el SIL es el Salón de referencia de España, el Sur de Europa y el Mediterráneo, y en sus 18 ediciones se ha convertido en el punto de encuentro de toda la cadena logística así como un puente comercial entre las empresas logísticas y de infraestructuras del Sur de Europa, el Mediterráneo y América Latina.

Paneles de mucho interés

El Congreso Alacat 2016 se centrará en nueve paneles de gran interés dedicados a transitarios, organismos internacionales, aerolíneas, navieras, puertos, aeropuertos, agentes de carga, grandes desarrollos del mundo y aduanas. Entre los principales temas de debate destacan los siguientes:

- ✓ Visión de los Organismos Internacionales frente a la facilitación del comercio.
- ✓ Latinoamérica, Europa y el Mundo: extendiendo puentes para la competitividad.
- ✓ Retos de las navieras frente a cadenas globales de valor.
- ✓ Desarrollos y desafíos portuarios en el mundo.
- ✓ El transporte de carga aérea.
- ✓ Aduanas verdes y sostenibilidad.
- ✓ Desarrollos logísticos en el mundo: casos de éxito.

El Congreso Alacat tendrá una duración de 3 días y contará con más de 30 speakers de gran prestigio internacional. Al mismo tiempo albergará 2 días de Networking Lunch, realizará visitas a las principales zonas logísticas de Barcelona y se celebrará dentro de la mayor muestra comercial de España y el Sur de Europa.

Entre las empresas participantes que estarán presentes en el XXXIII Congreso Alacat 2016 cabe destacar administraciones portuarias, aeropuertos, aerolíneas de carga aérea, agentes de aduanas, carga aérea, consignatarios, empresas de shipping, estibadores, importación/exportación, navieras, operadores logísticos y transitarios.

SIL 2016, el punto de encuentro del sector en España

Del 7 al 9 de junio de 2016 el Salón Internacional de la Logística y de la Manutención (SIL) alcanzará su mayoría de edad con la celebración de su 18ª edición en Fira de Barcelona. Un Salón que fruto de la complicidad del sector, se ha consolidado como el Salón líder de España y el segundo de Europa; como el punto de referencia internacional en el que están representados todos los sectores de la logística, siendo un puente para los negocios entre Europa, América Latina, África y el Mediterráneo.

Un Salón donde el networking, los contactos y el conocimiento están más presentes que nunca a través de la gran oferta comercial que presentan las empresas participantes, cuenta también con el mayor congreso internacional con la participación de las principales figuras de la logística de todos los sectores de la Supply Chain más los diferentes encuentros empresariales, potenciados con la creación del Círculo Logístico, donde los directores de Logística son los auténticos protagonistas. El conjunto lo convierte en la cita obligada de la logística.

El SIL 2016 espera superar las 550 empresas participantes del año pasado, un 45 % de las cuales fueron internacionales. Del mismo modo, volverá a celebrar el Mayor Congreso Logístico de Europa con 20 jornadas distintas y más de 230 ponentes de reconocido prestigio internacional que presentarán más de 100 casos de éxito de las principales empresas industriales del mundo. Igualmente celebrará la 14ª edición del Forum Mediterráneo de Logística y Transporte, la plataforma anual y el referente de debate sobre los temas de interés del sector en el Mediterráneo. Por tanto, anótese bien las fechas en su agenda, pues del 7 al 9 de junio tiene una cita de asistencia obligada en Barcelona (España) con la celebración del SIL 2016 y del Congreso Alacat 2016.

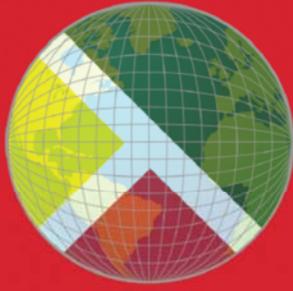
Para más información:

SIL 2016 y Congreso ALACAT 2016

Tel: +34 93 263 81 50

www.alacat2016.com www.silbcn.com congreso@alacat2016.com sil@elconsorci.com





XXXIII CONGRESO ALACAT
SIL 2016
BARCELONA

18º SALÓN INTERNACIONAL DE LA LOGÍSTICA Y DE LA MANUTENCIÓN

18 AÑOS AL SERVICIO DE LA LOGÍSTICA

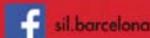
18º Salón Internacional de la Logística y de la Manutención
14º Forum Mediterráneo de la Logística y Transporte
5º Cumbre Latinoamericana de Logística y Transporte

Del 7 al 9 de Junio de 2016

Recinto Montjuic - Plaza España. Fira de Barcelona
Barcelona-España



www.silbcn.com





CARGA

REVISTA INDEPENDIENTE PARA EL SECTOR DE LA LOGÍSTICA Y EL TRANSPORTE

mejor calidad que cantidad

www.gotcarga.com

Información del sector logístico, el transporte
y el comercio internacional actualizada diariamente

Suscríbase gratuitamente a los boletines semanales y mensuales



prensa@gotcarga.com T 93 351 61 95 / 657 99 39 26 www.gotcarga.com

Las últimas fronteras de Europa

Las últimas fronteras internas a la UE persisten en el transporte ferroviario de mercancías, y no porque haya que pasar trámites aduaneros, si no por condiciones de falta de estandarización de los sistemas ferroviarios de mercancías. Mientras el resto de modos –aéreo, marítimo y transporte por carretera, y tanto para los viajeros como para las mercancías- han hecho los deberes para superar las viejas fronteras nacionales, en el ferrocarril de mercancías subsisten a causa de la falta de integración de las redes nacionales en una única red ferroviaria europea. Creíamos que la puesta en servicio de la línea de ancho internacional Barcelona-Perpignan nos permitiría superar el aislamiento ferroviario y poner a trabajar el Corredor del Mediterráneo para que fuese soporte de la actividad exportadora del levante peninsular hacia Europa. Y sin embargo, nos encontramos con la dura realidad de que todavía tendrá que pasar mucho tiempo para que un tren de mercancías pueda circular “sin interrupciones” –*seamless travel* en lenguaje europeo- entre Barcelona y cualquier destino en Europa al norte o al este de Perpignan.

De hecho, actualmente solamente unas pocas parejas de locomotoras de la serie 252 propiedad de RENFE pueden arrastrar trenes mercantes en la línea de ancho internacional Barcelona-Perpinyà. En este tramo, de apenas 200 km de longitud, coexisten tres voltajes diferentes en la electrificación y tres sistemas de señalización diferentes (el ASFA de la red convencional de ADIF, el ERTMS de la concesión de TPFERRO entre Figueres i Perpinyà, i el KVB de la red convencional francesa). No hay locomotoras mercantes equipadas con ERTMS porque en el resto de Europa los trenes mercantes no circulan por líneas equipadas con este sistema de señalización, ni las habrá en un futuro cercano. Eso nos deja en una situación de monopolio técnico por parte de RENFE que puede establecer el precio de la tracción en esta línea sin ninguna competencia, situación que no favorece el desarrollo del transporte multimodal. La división de RENFE en cuatro empresas, entre ellas una dedicada a mercancías y otra al alquiler del material móvil, fue una oportunidad para mejorar esta situación, pero la decisión empresarial de mantener estas locomotoras en la empresa de mercancías y no asignarlas a la de alquiler de material no favorece el desarrollo de un mercado de transporte ferroviario de mercancías.

Hace falta inversión para equipar algunas locomotoras con ERTMS para abrir el mercado de transporte ferroviario de mercancías y hace falta que algunas empresas estén dispuestas a asumir riesgos para empezar a ofrecer servicios multimodales. La demanda potencial existe, hay muchos sectores y muchas compañías situadas en la zona de influencia del Corredor Mediterráneo que esperan los servicios ferroviarios para desarrollar al máximo su potencialidad exportadora hacia Europa.

Los operadores ferroviarios tienen que ofrecer al mercado servicios multimodales en colaboración con las empresas de transporte por carretera y los operadores logísticos.

Los gestores de infraestructura tienen que incorporar a su actividad la satisfacción de las necesidades del transporte de mercancías invirtiendo (no grandes cantidades) para que puedan circular trenes eficientes (es decir, largos, pesados y que puedan llevar semirremolques además de contenedores y cajas móviles), y tienen que gestionar su infraestructura con criterios comerciales, un slot que no aprovecha un tren es un slot perdido que no se puede almacenar.

El gobierno del Estado tiene que desarrollar la legislación que permita el desarrollo de un mercado ferroviario abierto, donde la competencia sea una realidad. Hasta ahora el número de empresas ferroviarias de transporte de mercancías no llega a 10 mientras en Alemania supera las 150. Es probable que esta diferencia tenga reflejo en la cuota de mercado del ferrocarril de mercancías, 3 % en España y más del 20 % en Alemania.

La UE tiene que impulsar una red ferroviaria europea aprobando de una vez los estándares que tienen que permitir la interoperabilidad y la superación de las viejas fronteras nacionales, y dedicando sus recursos a la adaptación de la red a estos estándares.

Si se avanza en la superación de todas estas barreras será posible que el transporte ferroviario de mercancías tenga el papel que esperan muchas empresas de nuestro país que tienen el objetivo de ampliar sus exportaciones a Europa, y también será posible que los puertos mediterráneos tengan más protagonismo en el comercio mundial. Si no, el ferrocarril seguirá teniendo un papel subsidiario y cada día más reducido, muchas empresas dinámicas no podrán desarrollar su potencial exportador y los puertos mediterráneos continuarán viendo pasar por el estrecho de Gibraltar cuatro de cada cinco contenedores de los que van de Europa a Extremo Oriente.



¿Tiene su empresa una logística eficiente y sostenible?

**COLABOREMOS JUNTOS
PARA INTEGRAR
EL FERROCARRIL EN
SU LOGÍSTICA**

LE OFRECEMOS UN SERVICIO
MULTIMODAL EFICIENTE Y CON UN ÍNDICE
DE PUNTUALIDAD QUE EN FGC SE SITÚA
EN EL 99,81%

INFORMACIÓN:

CARGO@fgc.cat

+34 93 366 33 38





GRIMALDI GROUP

Short Sea Services



Carga segura, conductor descansado y mucho ahorro
La velocidad es cosa nuestra



¡ Descubre la carta ganadora !

drivecard

¡ Tu carta te ofrece descuentos de hasta el 40% !



Puedes utilizarla a bordo en:
Restaurantes, Bar, Wellness Center,
gimnasio, tiendas

RORO CARGO • CONTENEDORES • PASAJEROS • PROJECT CARGO



INFO Y RESERVAS

+34 96.306.13.00 • info@grimaldilogistica.com

<http://cargo.grimaldi-lines.com>

A five STAR NEWSPAPER



SHIPPING



AIR CARGO



ROAD HAULAGE



RAIL FREIGHT



LOGISTICS

Transporte

El periódico del transporte y la logística en España **XXI**

transporte@grupoxxi.com

BYTEMASTER

Bytemaster, soluciones para el sector transitario.

Bytemaster cuenta con más de 20 años de experiencia en el desarrollo de soluciones para el sector transitario, aduanero y logístico.

Creada en 1994 es una organización de ámbito nacional con sede central en Barcelona y delegación en Madrid especializada en soluciones software, proyectos de infraestructura, comunicaciones y cloud.

“_b first” es una solución específica para el sector transitario pensada y diseñada para optimizar los procesos de negocio y la gestión de tareas que cuenta ya con implantación en más de 45 países.

Javier Álvarez, responsable comercial del área de software, comenta que “_b first es una solución en permanente actualización y crecimiento que permite adaptarse a cada cliente de forma única. La reducción de costes y la internacionalización de nuestros clientes es para nosotros nuestro mayor objetivo y valor. Bytemaster cuida cada detalle para conseguir una solución eficaz, rápida, fácil y con el objetivo que la experiencia del usuario sea la mejor posible”.

La incorporación en _b first de la solución Business Intelligence **Qlik Sense** ha supuesto, en primer lugar, una apuesta para aportar valor a nuestros clientes y un salto diferencial a las soluciones actuales del mercado.

BYTEMASTER

Edificio Tecnocampus

Carrer d'Ernest Lluch

08302 Mataró



_b first | Descubra el camino
más seguro y eficaz
entre dos puntos.



**Su experto en gestión internacional
para el sector Transitario, Aduanero
y Logístico en formato Cloud.**

_bytemaster
Soluciones de negocio

_barcelona +34 932 520 540 _madrid +34 913 601 180

www.bytemaster.es

Percepción sobre la figura del Operador Económico Autorizado (OEA)

Durante los últimos años, la Unión Europea viene publicando y desarrollando diferentes normativas e iniciativas aduaneras que tienen como elemento común “la seguridad” en las fronteras exteriores a nivel comunitario, reconociendo el papel relevante que las Aduanas tienen en el campo de la seguridad de la cadena logística.

Siendo la figura del **Operador Económico Autorizado (OEA)** de especial trascendencia, desde el punto de vista de la seguridad en la cadena logística, al ser considerado como un operador de confianza en toda la Comunidad para las operaciones aduaneras y que, en consecuencia, puede disfrutar de una serie de ventajas no solo en el territorio de la UE; sino también en otros países con reconocimiento mutuo internacional (EE.UU, Japón, China, Noruega, Andorra y Suiza) consiguiendo con ello despachos más rápidos y, sobre todo, evitar la repetición de procesos similares con criterios equivalentes en diferentes países.

El Código Aduanero Comunitario establece un conjunto de requisitos muy estrictos que los operadores económicos deberán cumplir para obtener la condición de OEA: (i) historial satisfactorio de cumplimiento de los requisitos aduaneros; (ii) sistema adecuado de gestión empresarial; (iii) solvencia financiera acreditada; (iv) capacitación profesional y (v) requisitos de seguridad. Y además deberán mantener de forma totalmente rigurosa ante las reevaluaciones periódicas y estrecha supervisión de las Aduanas unos sistemas de vigilancia de cumplimiento de los criterios y condiciones para ser considerado OEA.

Cierto es que la obtención del certificado de OEA ofrece una mayor seguridad jurídica en todo el territorio aduanero de la Unión y en los intercambios comerciales con aquellos territorios que hayan suscrito con la UE un acuerdo de reconocimiento mutuo de sus OEA; pero en estos momentos **la percepción que existe por los comentarios e indicaciones que llegan de los importadores, exportadores y Transitarios de nuestro país que han obtenido la condición de OEA no es del todo satisfactoria**; ya que las ventajas empresariales y operativas en cuanto a la reducción de los controles físicos y documentales en Aduana y la simplificación de los procedimientos aduaneros tienen recorrido de mejora por parte del Departamento de Aduanas e I.EE.

Una aportación de valor a la figura del Operador Económico Autorizado, sería involucrar a las Inspecciones Especiales de las Aduanas (Sanidad, Agricultura, Comercio, etc ...), que no pertenecen a la Agencia Tributaria, para establecer un marco y compromiso “firme” de colaboración entre todos los Organismos que intervienen en el control de las mercancías en las fronteras y Aduanas objeto del comercio internacional, facilitando con ello la actividad y competitividad de nuestras empresas relacionadas con el comercio exterior, como se pretende con el Plan Estratégico de internacionalizado de la Economía de nuestro país. Es decir, la auténtica Ventanilla Única Aduanera (VUA) que viene demandando nuestra Organización desde hace años, para eliminar los importantes retrasos en la disposición de las mercancías, el incremento de costes que genera la duplicidad de los controles en frontera logrando que se efectúen en el mismo momento y lugar, y permitiendo al operador económico la presentación de la información una sola vez consiguiendo con ello el flujo de datos de una forma segura y eficiente.

El Acuerdo sobre Facilitación del Comercio (AFC) considerado como la cuestión más importante de la negociación del llamado “paquete de Bali” en la reunión de la Organización Mundial del Comercio (OMC) celebrada en Diciembre del 2013, recoge en su artículo 7 la figura del “Operador Autorizado”, similar a la figura del OEA de la Unión Europea. En consecuencia, el impulso de esta figura a nivel mundial es una realidad sin retorno y cuando entre en vigor el AFC los “operadores fiables” contarán con determinadas ventajas operativas en los intercambios comerciales entre los estados miembros de la UE y los países firmantes del AFC.

No obstante lo anterior, sería conveniente y muy deseable para los Operadores Económicos Autorizados españoles contar “a corto plazo” **con nuevas ventajas adicionales y directas para las empresas**, con el fin de potenciar y favorecer el comercio exterior de nuestro país, recuperar el nivel de nuestra economía; así como incrementar el número de empresas interesadas en conseguir la certificación de OEA, toda vez que seguimos estando a la cola de autorizaciones OEA de los países de nuestro entorno europeo con 657, Alemania (5.692); Países Bajos (1.472); Francia (1.271) e Italia (960).



BIENVENIDO A UN MUNDO TRANSPARENTE

- Gestión integral de operaciones marítimas y aéreas de importación, exportación y cross trade.
- Transporte marítimo y aéreo desde y hacia todos los países del mundo.
- Servicio de logística y distribución global.
- Asesoramiento completo sobre comercio exterior.
- Agentes de aduana, almacenes aduaneros.

25 años ofreciendo el mejor servicio en logística.



AV. DIAGONAL 618 5B 08021, **BARCELONA** (SPAIN), TEL. 93 229 03 69
FAX 93 229 00 54 - INFO@CARGOFLORES.COM - WWW.CARGOFLORES.COM

CHINA SHIPPING (SPAIN) AGENCY SL

Un año más, agradecemos la tribuna que nos brinda FETEIA-OLTRA para compartir con todos sus miembros nuestro análisis de la situación de nuestro sector.

Hace un año ya aventurábamos un buen 2015 y la verdad es que muchas empresas del sector han cerrado el ejercicio de forma satisfactoria. Quedan lejos los grandes crecimientos, pero para muchos de nosotros, este año que ya se ha ido nos deja unos indicadores positivos. Ningún empresario ni directivo dirá que la crisis ya es historia, pero se agradece un respiro en la lucha titánica que libramos en la economía en general, y en nuestro sector en particular desde el año 2008.

A pesar de salir de un año plagado de citas electorales, ahora mismo no parece que el panorama se haya aclarado mucho, e interpretando el sentido de los votos de los ciudadanos, los representantes políticos deberán trabajar mucho para llegar a acuerdos entre ellos, que permitan una gobernabilidad de las instituciones, y dar respuestas a las necesidades de los votantes. Los grandes retos se han de afrontar buscando amplios consensos, y esto parece que es una asignatura pendiente en nuestro panorama público. ¡Pero debe hacerse!

Uno de los grandes retos que tenemos es la cuestión de la estiba, donde la sentencia del Tribunal de Luxemburgo, no deja margen para la dilación y la especulación. Es tiempo de presentar soluciones y de afrontar con valentía, y una vez más con diálogo y pedagogía, las decisiones necesarias para que cumpliendo los términos de la sentencia, permita a España seguir teniendo una oferta portuaria de primer nivel. Nos jugamos mucho en este envite y ya no es tiempo de seguir buscando vencedores ni vencidos, si no de solventar este problema.

Las Navieras han cerrado un año muy difícil. Las cifras del comercio mundial han sido inferiores a las esperadas y una vez más la oferta de espacio en los buques, excede con mucho a la demanda, y presiona los fletes a la baja. Este 2015, a pesar de contar con un petróleo barato, las pérdidas han sido generalizadas y se van a seguir produciendo ajustes y concentraciones. Ya se ha anunciado la compra de APL por parte de CMA-CGM, y durante este año se producirá la fusión de COSCO y CSCL, que dará como resultado la cuarta Naviera mundial de portacontenedores y la primera de bulk.

A pesar de este escenario plagado de interrogantes, estoy convencido que el 2016 será un buen ejercicio para nuestro sector, y que podremos seguir contribuyendo al crecimiento del empleo y de la economía.



中国海运(西班牙)代理有限公司
CHINA SHIPPING (SPAIN) AGENCY, S.L.



Choose an option,
but the best



BARCELONA | VALENCIA | T. 902 702 428 www.csspain.com

INTERTRANSIT SA

El 15 de septiembre de 1983 se fundaba en Barcelona INTERTRANSIT S.A, son ya más de **32 años** dedicados a la logística, transporte internacional y distribución de mercancías en los que no se ha parado de crecer sin perder el carácter familiar y cercano que es valor de marca de la empresa y todos sus profesionales.

Algo más de tres décadas de desarrollo y trabajo dan para mucho. Cambios de gobierno, de legislaciones, incluso de moneda y relaciones entre países. Resistir e ir desarrollándose poco a poco durante tanto tiempo y ante tantos cambios es un motivo de gran satisfacción para la dirección de la empresa, que han conseguido mantener la marca y buscar el crecimiento seguro y constante que hoy sitúa la compañía en una posición sólida en el sector de los agentes transitarios.

Desde un despacho en Barcelona hasta las grandes naves de sus actuales delegaciones, INTERTRANSIT ha pasado por varias sedes y creando otras nuevas: Parets del Vallès, Montornés, Alcalá de Henares... hasta la más reciente plataforma desarrollada para hacer frente a la demanda de crecimiento y expansión en Lliça D'amunt. Un movimiento siempre hacia el frente, atravesando periodos mejores y peores del entorno económico pero superando siempre las diferentes crisis que han ido y venido a base de trabajo constante, dedicación y esfuerzo.

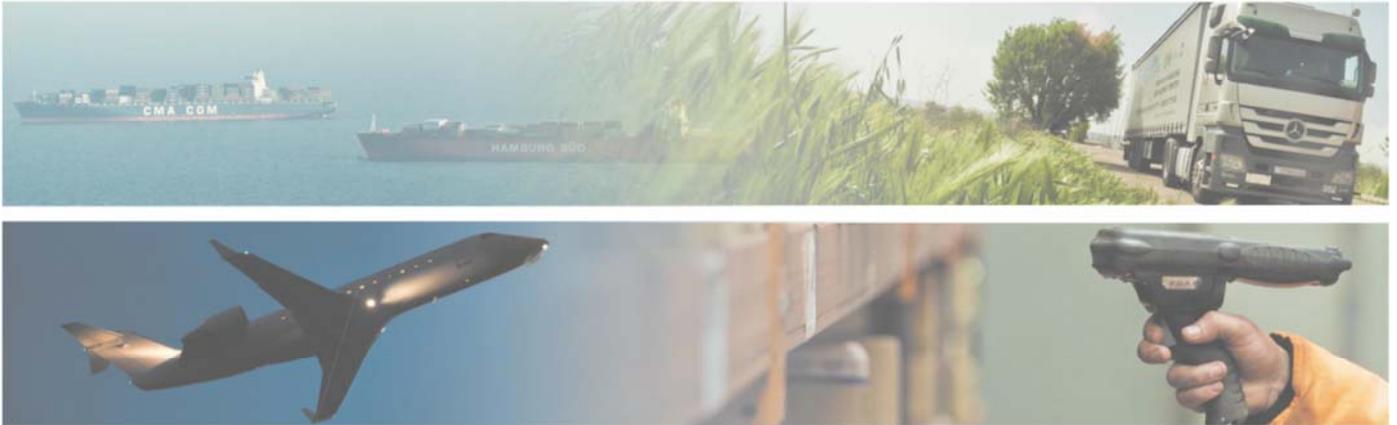
Muchos años de especialización en sectores como la moda y la perfumería, especialistas también en regiones como Italia o Francia, o mejor dicho: casi toda Europa... y una experiencia probada que permite realizar casi cualquier servicio de transporte por tierra, mar, aire, multimodal... a cualquier lugar del mundo.

Y por supuesto todo el conocimiento y preparación de años de documentación, asesoramiento, adaptación a legislaciones, tratados, cambios tributarios... que día a día han ido solucionando los profesionales altamente cualificados y en constante formación que constituyen la gran familia de INTERTRANSIT para dar un servicio responsable y total a clientes que han acompañado con inestimable fidelidad a la marca durante todos estos años.

La compañía sigue adelante con trabajo bien hecho y dedicación personal, adaptándose a los nuevos tiempos con pasos medidos y sólidos, sin grandes revoluciones manteniendo el carácter de su marca con cercanía y honestidad. El paso a la digitalización llega hasta las compañías de transporte, por eso no sólo se crece en instalaciones con los 5000 m2 de la nueva plataforma en Lliça, sino también en el mundo virtual y tecnológico, implementando las TIC (Tecnologías de información y comunicación) a la gestión de stocks, expediciones y comunicación. Y por supuesto en sentido corporativo y de marketing on line, con la reciente renovación de su imagen web y el desarrollo de la atención y visión comercial vía internet y redes sociales.

Y es que trabajando en transporte internacional, con las posibilidades de interconexión, atención y proyección comercial que ofrece un escaparte constantemente abierto como es internet, el potencial de trabajo es enorme. Una situación muy distinta a aquellos inicios de los años 80, social, económica y operativa, pero con el mismo espíritu aventurero, trabajador e ilusionado de quien se embarca en una nueva empresa. 32 años de expediciones, stocks y día a día en el que las mercancías van y vienen, pero la profesionalidad permanece.

Logística integral con servicio en todo el mundo
Integrated logistics, operating throughout the world



SUS MERCANCÍAS, NUESTRA RESPONSABILIDAD YOUR GOODS ARE OUR RESPONSIBILITY

*Servicio de transporte terrestre, marítimo y aéreo
Grupaje y cargas completas
Servicio diario y semanal*

*Distribución nacional 24-48 horas
Transport services by road, sea and air
Groupage and full loads
Weekly and daily service*

National distribution 24-48 Hours



**Transporte internacional
logística y almacenaje
Desde 1983**

*International transport
and logistics supply chain
since 1983*

Intertransit cuenta con más de 30 años de experiencia en la industria del transporte y la logística internacional. Desde nuestros inicios el equipo de profesionales de Intertransit ha sido siempre nuestro mayor activo, controlando con eficacia los servicios contratados, personalizando sus acciones y encaminándolas hasta su total realización gracias a una extensa cartera de clientes que avalan nuestra marca y Sociedad.

Intertransit has over 30 years experience in the transportation industry and international logistics. Since our team Intertransit professionals has always been our greatest asset, effectively controlling the contracted services, customizing their actions and directing them to their full realization through an extensive clients that support our brand and company.

www.intertransit.com

BARCELONA
08170 MONTORNES DEL VALLES
TEL. 0034 93 268 88 62
FAX. 0034 93 268 88 51
intertransit@intertransit.com

MADRID
28806 ALCALA DE HENARES
TEL. 0034 91 877 17 77
FAX. 0034 91 877 17 78
itm@intertransit.com

VALENCIA
46190 RIBARROJA DEL TURIA
TEL. 0034 902 288 862
FAX. 0034 96 164 08 67
itvlc@intertransit.com

TARRAGONA
43530 ALCANAR
TEL. 0034 902 112 065
FAX. 0034 977 73 17 72
msj@intertransit.com

AUTORIDAD PORTUARIA DE SEVILLA

PUERTO DE SEVILLA, NODO LOGÍSTICO DE REFERENCIA

El Puerto de Sevilla tiene como característica distintiva ser el único puerto marítimo de interior de España. Su ubicación en una de las principales áreas metropolitanas de la Península, junto a la amplia superficie de terrenos disponibles, lo convierten en un escenario estratégico para el tejido empresarial. A esto se suma su intermodalidad, con conexiones vía mar, tren y carretera, siendo un nodo logístico de referencia para el tráfico de mercancías y punto clave en el corredor Madrid – Sevilla – Canarias.

Esta situación privilegiada, unida al esfuerzo inversor que está desarrollando la Autoridad Portuaria de Sevilla por mejorar sus infraestructuras y gestionar de forma sostenible la Eurovía del Guadalquivir, han propiciado que el balance anual de tráfico de 2015 alcance unas cifras muy positivas. Con un total de 4.657.062 millones de toneladas de mercancías transportadas, el crecimiento experimentado ha sido del 6,54 por ciento respecto a 2014.

Una de las líneas estratégicas del Puerto de Sevilla está centrada en el tráfico de contenedores con las Islas Canarias. El Puerto ostenta una posición de liderazgo en el tráfico con el archipiélago, favorecido por el aumento del número de salidas semanales. Desde noviembre de 2015, contamos con una salida más operada por la naviera OPDR, que incrementa, así, la frecuencia del servicio con seis escalas semanales en total.

Por otro lado, el Puerto de Sevilla destaca también como ferro-puerto, con más de 1.000 trenes, 476.212 toneladas de mercancías transportadas y un total de 54.881 TEUS en 2015. A este crecimiento se une la modernización de las infraestructuras con la adaptación de las vías férreas a nuevas cargas y a trenes con mayor longitud.

Asimismo, la Zona de Actividades Logísticas (ZAL), segundo recinto de estas características en España, ofrece a las empresas todos los equipamientos necesarios para el transporte, el almacenamiento, la manipulación y la distribución de mercancías con 45 hectáreas de terrenos urbanizado y 110.000 m² de naves construidas.

La optimización como nodo logístico intermodal se completa, también, con la iniciativa Tecnoport 2025. Se trata de un proyecto de I+D+i cuya finalidad es la de transformar el Puerto de Sevilla, incrementando su competitividad, para convertirlo en un ejemplo de puerto tecnológico del futuro. Dentro de sus áreas de trabajo, incluye un paquete destinado a automatizar la gestión del tráfico ferroviario (FPS), otro para la monitorización de la ría del Guadalquivir con boyas inteligentes (eRIO) y un sistema para la identificación y el seguimiento de las unidades de carga a través de toda la cadena logística (CUTS). Este novedoso sistema de telecontrol transforma el contenedor en un elemento activo dentro de los corredores multimodales, casi asimilable a un almacén, aumentando la capacidad de gestión de la cadena logística.



Puerto
de Sevilla

CALENDARIO · PRINCIPALES EVENTOS 2016

ENERO							FEBRERO							MARZO									
Lu	Ma	Mi	Ju	Vi	Sa	Do	Lu	Ma	Mi	Ju	Vi	Sa	Do	Lu	Ma	Mi	Ju	Vi	Sa	Do			
53					1	2	3	5	1	2	3	4	5	6	7	9		1	2	3	4	5	6
1	4	5	6	7	8	9	10	6	8	9	10	11	12	13	14	10	7	8	9	10	11	12	13
2	11	12	13	14	15	16	17	7	15	16	17	18	19	20	21	11	14	15	16	17	18	19	20
3	18	19	20	21	22	23	24	8	22	23	24	25	26	27	28	12	21	22	23	24	25	26	27
4	25	26	27	28	29	30	31	9	29							13	28	29	30	31			

ABRIL							MAYO							JUNIO									
Lu	Ma	Mi	Ju	Vi	Sa	Do	Lu	Ma	Mi	Ju	Vi	Sa	Do	Lu	Ma	Mi	Ju	Vi	Sa	Do			
13					1	2	3	17						1	22		1	2	3	4	5		
14	4	5	6	7	8	9	10	18	2	3	4	5	6	7	8	23	6	7	8	9	10	11	12
15	11	12	13	14	15	16	17	19	9	10	11	12	13	14	15	24	13	14	15	16	17	18	19
16	18	19	20	21	22	23	24	20	16	17	18	19	20	21	22	25	20	21	22	23	24	25	26
17	25	26	27	28	29	30		21	23	24	25	26	27	28	29	26	27	28	29	30			
								22	30	31													

JULIO							AGOSTO							SEPTIEMBRE									
Lu	Ma	Mi	Ju	Vi	Sa	Do	Lu	Ma	Mi	Ju	Vi	Sa	Do	Lu	Ma	Mi	Ju	Vi	Sa	Do			
26					1	2	3	31	1	2	3	4	5	6	7	35			1	2	3	4	
27	4	5	6	7	8	9	10	32	8	9	10	11	12	13	14	36	5	6	7	8	9	10	11
28	11	12	13	14	15	16	17	33	15	16	17	18	19	20	21	37	12	13	14	15	16	17	18
29	18	19	20	21	22	23	24	34	22	23	24	25	26	27	28	38	19	20	21	22	23	24	25
30	25	26	27	28	29	30	31	35	29	30	31					39	26	27	28	29	30		

OCTUBRE							NOVIEMBRE							DICIEMBRE									
Lu	Ma	Mi	Ju	Vi	Sa	Do	Lu	Ma	Mi	Ju	Vi	Sa	Do	Lu	Ma	Mi	Ju	Vi	Sa	Do			
39					1	2	44		1	2	3	4	5	6	48			1	2	3	4		
40	3	4	5	6	7	8	9	45	7	8	9	10	11	12	13	49	5	6	7	8	9	10	11
41	10	11	12	13	14	15	16	46	14	15	16	17	18	19	20	50	12	13	14	15	16	17	18
42	17	18	19	20	21	22	23	47	21	22	23	24	25	26	27	51	19	20	21	22	23	24	25
43	24	25	26	27	28	29	30	48	28	29	30					52	26	27	28	29	30	31	
44	31																						



Reuniones Comité de Presidencia (a las 14'00h)



Reuniones Comité Ejecutivo FETEIA-OLTRA (a las 11.00 h)
14 de Julio a celebrar en Tarifa



SIL 2016 + CONGRESO ALACAT 2016 + CONGRESO FETEIA (Barcelona, 7, 8 y 9 de junio)
7, 8, o 9 Junio - Asamblea General Ordinaria



FRUIT BERLIN (3-5 febrero - Berlín)



INTERMODAL ASIA (22-24 marzo - Shanghai)



TOC ASIA (20-21 abril - Singapur)



TRANSPORT LOGISTIC CHINA (14-16 junio - Shanghai)



TOC AMERICAS (11-13 octubre - Cancún)



Diario del Puerto.com

BARCELONA · BILBAO · MADRID · VALENCIA

logística

conjunto de medios y métodos necesarios para llevar a cabo la organización de una empresa, o de un servicio, especialmente de distribución.

y periodismo

Captación y tratamiento, escrito, oral, visual o gráfico, de la información en cualquiera de sus formas y variedades.



grupo
Diario

DOCUMENTOS FORMULARIOS

Herramientas de FETEIA-OLTRA al servicio de las empresas asociadas

Las empresas miembros de ATEIA/FETEIA-OLT pueden adquirir los siguientes tipos de documentos/formularios :



AWB - Conocimientos Aéreos Neutros

Declaración de expedidor de mercancías peligrosas en transporte aéreo.

Documentos de **FIATA** :

FBL · Negotiable FIATA Multimodal Transport Bill of Lading (*formato DIN A4*)

FCR · Forwarders Certificate of Receipt

FCT · Forwarders Certificate of Transport (*formato DIN A4*)

SDT · Shippers Declaration for the Transport of Dangerous Goods

CMR · Carta de Porte (*formato DIN A4*)

Pueden solicitarse en:

feteia@feteia.org



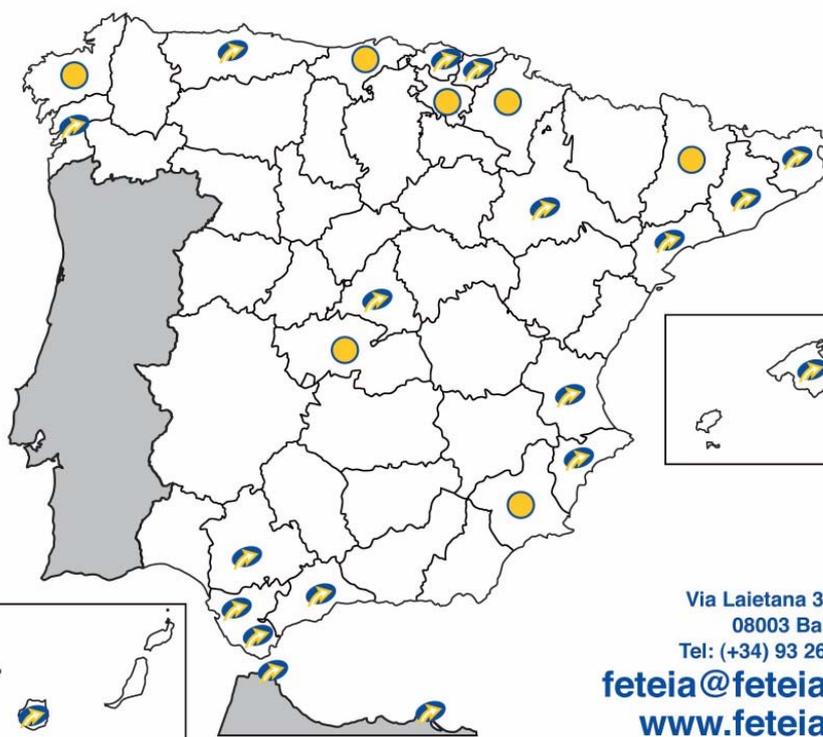
FETEIA-OLTRA

FEDERACIÓN ESPAÑOLA DE TRANSITARIOS
ORGANIZACIÓN PARA LA LOGÍSTICA, EL TRANSPORTE Y LA REPRESENTACIÓN ADUANERA

MIEMBRO DE:



Fundación Cetmo



Via Laietana 32-34, 4º
08003 Barcelona
Tel: (+34) 93 268 94 30

feteia@feteia.org
www.feteia.org



MIEMBROS ASOCIADOS:

ATEIA-OLTRA ALICANTE
www.ateiaalicante.com

ATEIA-OLTRA BARCELONA
www.bcn.ateia.com

ATEIA GIPUZKOA-OLT
www.ateia-gipuzkoa.org

ATEIA PONTEVEDRA
ateia@ateiapontevedra.org

ATEIA ARAGON-OLT
www.ateiaaragon.org

ATEIA BIZKAIA-OLT
www.ateia-euskadi.org

ATEIA LAS PALMAS-OLT
ateialaspalmas@gmail.com

ATEIA-OLTRA SEVILLA
www.ateiasevilla.com

ATEIA-OLTRA ASTURIAS
www.feteia.org

ATEIA CADIZ
ateiacadiz@ceccadiz.org

ATEIA-OLTRA MADRID
www.ateia-madrid.com

ATEIA TARRAGONA
apcb@tinet.fut.es

ATEIA-OLTRA BAHÍA DE ALGECIRAS
www.ateiacg.com

ATEIA-OLTRA CEUTA
presidencia@ateia-ceuta.es

ATEIA MALAGA
fetrama@gmail.com

ATEIA-OLTRA TENERIFE
www.ateia-tenerife.org

ATEIA-OLTRA BALEARS
www.feteia.org

ATEIA-OLTRA GIRONA
ateia@lajonquera.com

ATEIA MELILLA
asociaciones@cemelilla.org

ATEIA-OLT VALENCIA
www.ateiavl.org



MIEMBROS ADHERIDOS EN:

A CORUÑA, MURCIA, NAVARRA, LLEIDA, SANTANDER, TOLEDO, VITORIA.