ATEIA-OLTRA

Asociación de Transitarios Internacionales de Barcelona

Organización para la Logística, el Transporte y la Representación Aduanera

DOSSIER PRENSA

2021

ATEIA-OLTRA Barcelona
ateia@bcn.ateia.com
Tel. 93 315 09 03

Diario del Puerto.com

ANUARIO EMPRESARIAL 2020

Emili Sanz, presidente ATEIA-OLTRA Barcelona, en el BNEW.

ATEIA BARCELONA

La Asociación de Transitarios de Barcelona (ATEIA-OLTRA Barcelona) continuó en 2020 con su amplia programación de cursos formativos. Entre las jornadas organizadas por la Asociación destacaron las que hablaron sobre transporte interior e internacional de mercancías, transporte aéreo de mercancías peligrosas, responsabilidad de los transitarios y operadores logísticos o el de "Iata Cargo Introductory Course", entre otros. En este sentido, la Asociación reafirmaba, en junio, la importancia de la formación, de un sector tan cambiante como el logístico, como palanca de las compañías y apuesta por el capital humano. Por otra parte, en abril, ATEIA-OLTRA Barcelona se vio obligada a cancelar definitivamente su Día del Transitario, que previamente se había pospuesto para el 9 de julio. Desde la Asociación se mostraron esperanzados en poder organizar la próxima edición del Día del Transitario en 2021. En octubre, Emilio Sanz, presidente ATEIA-OLTRA Barcelona, participó en el BNEW donde debatió y reflexionó sobre las consecuencias del Brexit.

Diario del Puerto.com

ATEIA Barcelona retoma sus cursos en formato online

ATEIA-OLTRA Barcelona ha iniciado esta semana dos cursos sobre transporte aéreo y transporte interior e internacional de mercancías. Ambas formaciones se desarrollaron en formato online.

ATEIA Barcelona retoma sus cursos en formato online.

ATEIA-OLTRA Barcelona ha comenzado el año poniendo en marcha dos cursos aunque, esta vez, en formato online.

El lunes la Asociación inició el cursillo de Reciclaje para Transporte Aéreo de Mercancías Peligrosas y que tiene una duración de 15 horas.

Asimismo, ayer martes, la entidad inició el curso de Preparación para la Obtención del Certificado de Competencia Profesional para el Transporte Interior e Internacional de Mercancías. Esta formación tiene una duración de 64 horas.

el canal
MARÍTIMO Y LOGÍSTICO

Participantes en el curso de reciclaje de transporte aéreo de mercancías peligrosas

ATEIA Barcelona inicia dos cursos

La Asociación de Transitarios de Barcelona (ATEIA-OLTRA) continúa con su reconocido programa de formación. Esta misma semana ha inaugurado dos nuevos cursos en formato online.

El lunes 1 de febrero se inició una nueva edición del curso de reciclaje para el transporte aéreo de mercancías peligrosas, con un total de 15 horas de duración.

Asimismo, el martes 2 de febrero empezó el curso de preparación para la obtención del certificado de competencia profesional para el transporte interior e internacional de mercancías. Las sesiones constan de 64 horas lectivas.

PRÓXIMAS ACCIONES FORMATIVAS DE ATEIA BARCELONA

CURSILLO DE RECICLAJE PARA TRANSPORTE AÉREO DE MERCANCÍAS PELIGROSAS IATA.
Del 22 al 31 de marzo de 2021

CURSILLO DE RECICLAJE PARA TRANSPORTE AÉREO DE MERCANCÍAS PELIGROSAS IATA.
Del 25 de mayo al 3 de junio de 2021

veintepies.com

Los cursos se desarrollan online (Foto ATEIA-Oltra)

ATEIA-Oltra inicia el año con el desarrollo de cursos online

ATEIA- Oltra Barcelona ha dado pistoletazo de salida al Cursillo de Reciclaje para Transporte Aéreo de mercancía Peligrosas que con una duración de 15 horas, se inició el lunes.

Asimismo, el martes día 2, la Asociación desarrolló el Curso de Preparación para la Obtención de Certificado de Competencia Profesional para el Transporte Interior e Internacional de Mercancía, con una duración de 64 horas. Ambos cursos se están desarrollando en formato virtual.

Diario del Puerto.com

E. Sanz recuerda que las autoridades deben evitar abusos por parte de las navieras

El presidente de la Asociación de Transitarios, Operadores Logísticos y Representantes Aduaneros de Barcelona (ATEIA-OLTRA Barcelona), Emili Sanz, ha reconocido, en una carta abierta, "estar desagradablemente sorprendido por la derrota que está siguiendo el negocio marítimo durante estos últimos meses y muy especialmente aquellos que tienen su origen o destino en China".

Emili Sanz, ATEIA-OLTRA Barcelona.

"Como Asociación, **no podemos ni debemos tomar posición en relación con los precios y otras condiciones de servicio**, o si estos precios o condiciones se forman y determinan conforme a las reglas normales del mercado (sean o no convenientes para nuestros asociados)", esclarece el presidente en su comunicado.

Sin embargo, añade Emili Sanz, "lo que sí podemos hacer es poner de manifiesto que, en nuestra opinión y de un tiempo a esta parte, todo indica que las reglas del libre mercado se pueden estar viendo afectadas por una clara falta de competencia, ya sea por el abuso de posiciones dominantes, como por una restricción artificial de las fuentes de aprovisionamiento".

En esta línea, el presidente de ATEIA Barcelona señala que los indicios de esta situación son "múltiples".

Diario del Puerto.com

"Todo indica que las reglas del libre mercado se pueden estar viendo afectadas por una clara falta de competencia, ya sea por el abuso de posiciones dominantes, como por una restricción artificial de las fuentes de aprovisionamiento"

"Todos hemos visto como cualquier garantía de embarque se ha esfumado. Las **anulaciones de escalas** (blank sailings) son una constante. Las **condiciones y recargos lesivos para los cargadores**, como el EIS (Equipment Inbalance Surcharge) o el PSS (Peak Seasson Surcharge) y otros similares se replican y se extienden de una compañía a otra de forma casi inmediata", entre otros, enumera Sanz.

Ante esta situación "**no podemos hacer nada porque todas las navieras hacen lo mismo** (suponiendo que exista alternativa real, lo cual es mucho suponer), de forma que, como dicen los clásicos, o lo tomas o lo dejas", denuncia el presidente de la entidad.

"A pesar de que a fecha de hoy estamos todavía inmersos en una pandemia de ámbito mundial que afecta a la mayoría (por no decir a todas) de actividades de carácter comercial, leo en la prensa generalista o en los medios del sector que **algunas navieras han obtenido en este pasado ejercicio del 2020 unos beneficios ingentes y cifrados en cientos (cuando no miles) de millones de euros", algo que según Emili Sanz "no parece lógico**".

Sanz recuerda "la catarata de fusiones y alianzas que se han venido produciendo en los últimos años hasta crear unos monstruos capaces de controlar el mercado"

De este modo, y haciendo un análisis retrospectivo, el presidente de ATEIA Barcelona recuerda "la catarata de fusiones y alianzas que se han venido produciendo en los últimos años hasta crear unos monstruos capaces de controlar el mercado **e imponer cualquier condición a la carga y de atenazar, incluso, a puertos y otras instituciones públicas**".

A este respecto, Sanz se pregunta "qué transitario puede permitirse el lujo de pelearse o no embarcar con la naviera paisana de Hamlet, o con otra, esta compatriota de Víctor Hugo.... ninguno".

Debe revisarse, "a mi juicio, todo ese proceso de concentración y de manera urgente, a fin de que se restablezca una verdadera competencia en el mar".

"El mercado es libre y debe seguir siéndolo para todos, y en cuanto a las navieras, deben poder hacer lo que más les convenga a ellas y a sus accionistas, pero las autoridades deben velar por que, desde posiciones de dominio, no se cometan abusos"

Diario del Puerto.com

Problema "a nivel mundial"

A pesar de "las limitaciones" de ATEIA Barcelona por su carácter "provincial", Emili Sanz afirma haberse visto en la "obligación" de "**exponer lo que consideramos como prácticas de dudosa legitimidad y que sus consecuencias sin duda repercuten negativamente en las actividades del día a día de nuestro colectivo**, así como en el de nuestros clientes: las empresas exportadoras e importadoras y de toda la economía, en general".

Según explica el presidente de la Asociación en su comunicado, esta situación afecta tanto al entorno geográfico "más próximo" como a "nivel mundial".

"Así lo demuestra un reciente escrito redactado y publicado de forma conjunta por **TRANSPRIME** (Asociación Española de Empresas Cargadoras) y **FETEIA-OLTRA**, nuestra Federación Española de Transitarios", esclarece.

Asimismo, recuerda las las recientes declaraciones de **CLECAT** (Asociación Europea deTransitarios) y del **ESC** (European Shippers' Council).

"Ambas organizaciones, con sede en Bruselas, **han denunciado los daños que este comportamiento está ocasionando al comercio marítimo** en un momento de recesión económica como el que nos está tocando vivir", situación que ha comportado "una petición a la Comisión Europea para que tome medidas similares a las que están aplicando las autoridades de competencia en otros lugares del mundo", señala Emili Sanz.

"El mercado es libre y debe seguir siéndolo para todos, y en cuanto a las navieras, deben poder hacer lo que más les convenga a ellas y a sus accionistas, pero **las autoridades deben velar por que, desde posiciones de dominio, no se cometan abusos**".

el canal
MARÍTIMO Y LOGÍSTICO

Emilio Sanz: "Debe revisarse el proceso de concentración de las navieras para que se restablezca una verdadera competencia"

Emilio Sanz
Presidente de ATEIA-OLTRA Barcelona

En calidad de presidente de la Asociación de Transitarios, Operadores Logísticos y Representantes Aduaneros de Barcelona (ATEIA-OLTRA Barcelona), reconozco estar desagradablemente sorprendido por la derrota que está siguiendo el negocio marítimo durante estos últimos meses y muy especialmente aquellos que tienen su origen o destino en China.

Como asociación, no podemos ni debemos tomar posición en relación con los precios y otras condiciones de servicio, o si estos precios o condiciones se forman y determinan conforme a las reglas normales del mercado (sean o no convenientes para nuestros asociados). Lo que sí podemos hacer es poner de manifiesto que, en nuestra opinión y de un tiempo a esta parte, todo indica que las reglas del libre mercado se pueden estar viendo afectadas por una clara falta de competencia, ya sea por el abuso de posiciones dominantes, como por una restricción artificial de las fuentes de aprovisionamiento.

el canal
MARÍTIMO Y LOGÍSTICO

Los indicios son múltiples. Todos hemos visto como cualquier garantía de embarque se ha esfumado. Las anulaciones de escalas (blank sailings) son una constante. Las condiciones y recargos lesivos para los cargadores, como el EIS (Equipment Inbalance Surcharge) o el PSS (Peak Seasson Surcharge) y otros similares se replican y se extienden de una compañía a otra de forma casi inmediata, etc, etc. Y no podemos hacer nada porque todas las navieras hacen lo mismo (suponiendo que exista alternativa real, lo cual es mucho suponer), de forma que, como dicen los clásicos, o lo tomas o lo dejas. Y, por si lo anterior no fuera suficiente, a pesar de que a fecha de hoy estamos todavía inmersos en una pandemia de ámbito mundial que afecta a la mayoría (por no decir a todas) de actividades de carácter comercial, leo en la prensa generalista o en los medios del sector que algunas navieras han obtenido en este pasado ejercicio del 2020 unos beneficios ingentes y cifrados en cientos (cuando no miles) de millones de euros. No parece lógico ¿verdad?

Hago entonces un análisis retrospectivo y me vienen a la mente la catarata de fusiones y alianzas que se han venido produciendo en los últimos años hasta crear unos monstruos capaces de controlar el mercado e imponer cualquier condición a la carga y de atenazar, incluso, a puertos y otras instituciones públicas. No quiero personalizar, pero me pregunto, por ejemplo, qué transitario puede permitirse el lujo de pelearse o no embarcar con la naviera paisana de Hamlet, o con otra, esta compatriota de Víctor Hugo.... ninguno. Debe revisarse, a mi juicio, todo ese proceso de concentración y de manera urgente, a fin de que se restablezca una verdadera competencia en el mar.

Debido al ámbito provincial de nuestra asociación, soy plenamente consciente del escaso o limitado eco que tendrán las palabras contenidas en el presente artículo. Sin embargo, me he creído en la obligación de exponer lo que consideramos como prácticas de dudosa legitimidad y que sus consecuencias sin duda repercuten negativamente en las actividades del día a día de nuestro colectivo, así como en el de nuestros clientes: las empresas exportadoras e importadoras y de toda la economía, en general.

Esta situación no afecta solamente al ámbito de nuestro entorno geográfico más próximo, sino que ya podemos hablar de un problema a nivel mundial y así lo demuestra un reciente escrito redactado y publicado de forma conjunta por Transprime (Asociación Española de Empresas Cargadoras) y FETEIA-OLTRA, nuestra Federación Española de Transitarios.

Y no menos importantes son las recientes declaraciones de CLECAT (Asociación Europea de Transitarios) así como del ESC (European Shippers' Council). Ambas organizaciones, con sede en Bruselas, han denunciado los daños que este comportamiento está ocasionando al comercio marítimo en un momento de recesión económica como el que nos está tocando vivir, situación ésta que ha comportado una petición a la Comisión Europea para que tome medidas similares a las que están aplicando las autoridades de competencia en otros lugares del mundo. En definitiva, y ya concluyo: el mercado es libre y debe seguir siéndolo para todos; y en cuanto a las navieras deben poder hacer lo que más les convenga a ellas y a sus accionistas, pero las autoridades deben velar por que, desde posiciones de dominio, no se cometan abusos.

veintepies.com

Comunicado ATEIA-OLTRA Barcelona

En calidad de Presidente de la Asociación de Transitarios, Operadores Logísticos y Representantes Aduaneros de Barcelona (ATEIA-OLTRA Barcelona), reconozco estar desagradablemente sorprendido por la derrota que está siguiendo el negocio marítimo durante estos últimos meses y muy especialmente aquellos que tienen su origen o destino en China.

Como Asociación, no podemos ni debemos tomar posición en relación con los precios y otras condiciones de servicio, o si estos precios o condiciones se forman y determinan conforme a las reglas normales del mercado (sean o no convenientes para nuestros asociados). Lo que sí podemos hacer es poner de manifiesto que, en nuestra opinión y de un tiempo a esta parte, todo indica que las reglas del libre mercado se pueden estar viendo afectadas por una clara falta de competencia, ya sea por el abuso de posiciones dominantes, como por una restricción artificial de las fuentes de aprovisionamiento.

Los indicios son múltiples. Todos hemos visto como cualquier garantía de embarque se ha esfumado. Las anulaciones de escalas (blank sailings) son una constante. Las condiciones y recargos lesivos para los cargadores, como el EIS (Equipment Inbalance Surcharge) o el PSS (Peak Seasson Surcharge) y otros similares se replican y se extienden de una compañía a otra de forma casi inmediata, etc. etc. Y no podemos hacer nada porque todas las navieras hacen lo mismo (suponiendo que exista alternativa real, lo cual es mucho suponer), de forma que, como dicen los clásicos, o lo tomas o lo dejas. Y, por si lo anterior no fuera suficiente, a pesar de que a fecha de hoy estamos todavía inmersos en una pandemia de ámbito mundial que afecta a la mayoría (por no decir a todas) de actividades de carácter comercial, leo en la prensa generalista o en los medios del sector que algunas navieras han obtenido en este pasado ejercicio del 2020 unos beneficios ingentes y cifrados en cientos (cuando no miles) de millones de euros. No parece lógico ¿verdad?

Hago entonces un análisis retrospectivo y me vienen a la mente la catarata de fusiones y alianzas que se han venido produciendo en los últimos años hasta crear unos monstruos capaces de controlar el mercado e imponer cualquier condición a la carga y de atenazar, incluso, a puertos y otras instituciones públicas. No quiero personalizar, pero me pregunto, por ejemplo, qué transitario puede permitirse el lujo de pelearse o no embarcar con la naviera paisana de Hamlet, o con otra, esta compatriota de Víctor Hugo.... ninguno. Debe revisarse, a mi juicio, todo ese proceso de concentración y de manera urgente, a fin de que se restablezca una verdadera competencia en el mar.

Debido al ámbito provincial de nuestra Asociación, soy plenamente consciente del escaso o limitado eco que tendrán las palabras contenidas en el presente artículo. Sin embargo, me he creído en la obligación de exponer lo que consideramos como prácticas de dudosa legitimidad y que sus consecuencias sin duda repercuten negativamente en las actividades del día a día de nuestro colectivo, así como en el de nuestros clientes: las empresas exportadoras e importadoras y de toda la economía, en general.

Esta situación no afecta solamente al ámbito de nuestro entorno geográfico más próximo, sino que ya podemos hablar de un problema a nivel mundial y así lo demuestra un reciente escrito redactado y publicado de forma conjunta por TRANSPRIME (Asociación Española de Empresas Cargadoras) y FETEIA-OLTRA, nuestra Federación Española de Transitarios.

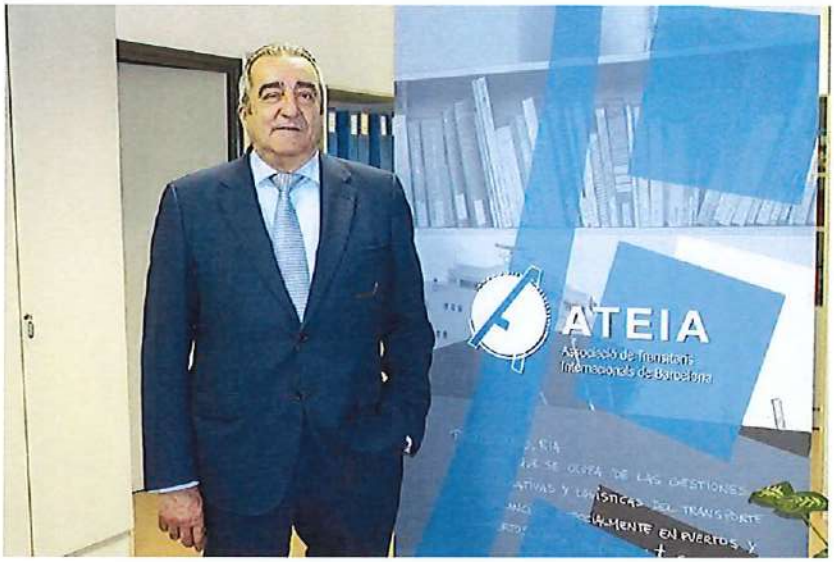
veintepies.com

Y no menos importantes son las recientes declaraciones de CLECAT (Asociación Europea de Transitarios) así como del ESC (European Shippers' Council). Ambas organizaciones, con sede en Bruselas, han denunciado los daños que este comportamiento está ocasionando al comercio marítimo en un momento de recesión económica como el que nos está tocando vivir, situación ésta que ha comportado una petición a la Comisión Europea para que tome medidas similares a las que están aplicando las autoridades de competencia en otros lugares del mundo.

En definitiva, y ya concluyo: el mercado es libre y debe seguir siéndolo para todos; y en cuanto a las navieras deben poder hacer lo que más les convenga a ellas y a sus accionistas, pero las autoridades deben velar por que, desde posiciones de dominio, no se cometan abusos.

Emilio Sanz
Presidente

naucher GLOBAL
INFORMACIÓN MARÍTIMA FIABLE Y PROFESIONAL



Ateia denuncia la falta de competencia y restricciones al transporte marítimo

por Tribuna 9 febrero, 2021

"En calidad de presidente de la Asociación de Transitarios, Operadores Logísticos y Representantes Aduaneros de Barcelona (Ateia-Oltra Barcelona), reconozco estar desagradablemente sorprendido por la derrota que está siguiendo el negocio marítimo durante estos últimos meses y muy especialmente aquellos que tienen su origen o destino en China.

Como asociación, no podemos ni debemos tomar posición en relación con los precios y otras condiciones de servicio o si estos precios o condiciones se forman y determinan conforme a las reglas normales del mercado (sean o no convenientes para nuestros asociados). Lo que sí podemos hacer es poner de manifiesto que, en nuestra opinión y de un tiempo a esta parte, todo indica que las reglas del libre mercado se pueden estar viendo afectadas por una clara falta de competencia, ya sea por el abuso de posiciones dominantes, como por una restricción artificial de las fuentes de aprovisionamiento.

Los indicios son múltiples. Todos hemos visto como cualquier garantía de embarque se ha esfumado. Las anulaciones de escalas ('blank sailings') son una constante. Las condiciones y recargos lesivos para los cargadores, como el EIS ('Equipment Inbalance Surcharge') o el PSS ('Peak Seasson Surcharge') y otros similares se replican y se extienden de una compañía a otra de forma casi inmediata, etc. etc. Y no podemos hacer nada porque todas las navieras hacen lo mismo (suponiendo que exista alternativa real, lo cual es mucho suponer), de forma que, como dicen los clásicos, o lo tomas o lo dejas. Y, por si lo anterior no fuera suficiente, a pesar de que a fecha de hoy estamos todavía inmersos en una pandemia de ámbito mundial que afecta a la mayoría (por no decir a todas) de actividades de carácter comercial, leo en la prensa generalista o en los medios del sector que algunas navieras han obtenido en este pasado ejercicio del 2020 unos beneficios ingentes y cifrados en cientos (cuando no miles) de millones de euros. No parece lógico ¿verdad?

Hago entonces un análisis retrospectivo y me vienen a la mente la catarata de fusiones y alianzas que se han venido produciendo en los últimos años hasta crear unos monstruos capaces de controlar el mercado e imponer cualquier condición a la carga y de atenazar, incluso, a puertos y otras instituciones públicas. No quiero personalizar, pero me pregunto, por ejemplo, qué transitario puede permitirse el lujo de pelearse o no embarcar con la naviera paisana de Hamlet, o con otra, esta compatriota de Víctor Hugo.... ninguno. Debe revisarse, a mi juicio, todo ese proceso de concentración y de manera urgente a fin de que se restablezca una verdadera competencia en el mar.

Prácticas de dudosa legitimidad

Debido al ámbito provincial de nuestra asociación, soy plenamente consciente del escaso o limitado eco que tendrán las palabras contenidas en el presente artículo. Sin embargo, me he creído en la obligación de exponer lo que consideramos como prácticas de dudosa legitimidad y que sus consecuencias sin duda repercuten negativamente en las actividades del día a día de nuestro colectivo, así como en el de nuestros clientes: las empresas exportadoras e importadoras y de toda la economía, en general.

Esta situación no afecta solamente al ámbito de nuestro entorno geográfico más próximo, sino que ya podemos hablar de un problema a nivel mundial y así lo demuestra un reciente escrito redactado y publicado de forma conjunta por Transprime (Asociación Española de Empresas Cargadoras) y Feteia-Oltra, nuestra Federación Española de Transitarios.
Y no menos importantes son las recientes declaraciones de Clecat (Asociación Europea de Transitarios) así como del ESC (European Shippers' Council). Ambas organizaciones, con sede en Bruselas, han denunciado los daños que este comportamiento está ocasionando al comercio marítimo en un momento de recesión económica como el que nos está tocando vivir, situación ésta que ha comportado una petición a la Comisión Europea para que tome medidas similares a las que están aplicando las autoridades de competencia en otros lugares del mundo.
En definitiva, y ya concluyo: el mercado es libre y debe seguir siéndolo para todos; y en cuanto a las navieras deben poder hacer lo que más les convenga a ellas y a sus accionistas, pero las autoridades deben velar porque, desde posiciones de dominio, no se cometan abusos".

Emilio Sanz, presidente de Ateia-Oltra Barcelona

el canal
MARÍTIMO Y LOGÍSTICO

LA NUEVAS NECESIDADES DE APRENDIZAJE EN CANAL

ATEIA Barcelona adapta su formación al formato digital

La Asociación de Transitarios de Barcelona ha dado una rápida respuesta a las nuevas necesidades de formación

La Asociación de Transitarios de Barcelona (ATEIA-OLTRA) ha adaptado su prestigioso plan de formación al formato online, dando una respuesta eficaz y rápida a los nuevos requerimientos surgidos con la pandemia. De esta manera, a pesar de las circunstancias, ATEIA ha seguido ofreciendo su programa de cursos y seminarios a un sector profesional del comercio exterior que requiere de un aprendizaje continuo y dinámico.

ATEIA reanudó en junio del 2020 su programa formativo en el periodo de postconfinamiento, con cursos presenciales que cumplían con los protocoles sanitarios adecuados. De forma progresiva y como consecuencia de las siguientes olas de la pandemia, la Asociación de Transitarios de Barcelona adecuó sus cursos a plataformas digitales, lo que también ha permitido un mayor acceso de inscritos a las diversas acciones de formación que se están impartiendo. Estos cursos se dividen en los campos de aéreo, aduana, económico, jurídico, marítimo multimodal, terrestre y general.

De esta manera, ATEIA ha seguido ofreciendo su propuesta formativa que en algunos ámbitos es imprescindible para la obtención y renovación de titulaciones como es el caso, por ejemplo, del certificado de transitario y el de operador de transporte aéreo de mercancías peligrosas, homologado este último por IATA.

Desde su fundación, la Asociación de Transitarios de Barcelona es referente en la formación especializada y continuada de profesionales de sus empresas asociadas: transitarios, representantes aduaneros y operadores logísticos. De este modo, se convierte en centro de aprendizaje del talento del tejido experto en la imprescindible internacionalización de la economía.

ATEIA-OLTRA
Asociación de Transitarios Internacionales de Barcelona
Organización para la Logística, el Transporte y la Representación Aduanera

el canal
MARÍTIMO Y LOGÍSTICO

LA NUEVAS NECESIDADES DE APRENDIZAJE EN CANAL

ATEIA Barcelona ha demostrado la robustez de su plan de formación en esta crisis sanitaria. Una pandemia que ha acelerado la difusión tecnológica y ha puesto en la palestra una nueva logística y, por consiguiente, nuevos requerimientos de aprendizaje. Unas necesidades a las que la Asociación de Transitarios vienen dando respuesta de forma constante por su componente netamente empresarial que le permite conocer los procesos transformadores de primera mano. Un desarrollo y evolución que como siempre, ATEIA Barcelona dará respuesta consciente que la formación profesional es prioritaria para el crecimiento y solidez del sector logístico.

Secretaría de ATEIA-OLTRA Barcelona

ATEIA también ha organizado cursos presenciales que cumplen con todos los protocolos sanitarios

ACCIONES FORMATIVAS ATEIA-OLTRA BARCELONA

AÉREO
CURSO DE INTROUDCCIÓN EN CARGA AÉREA INTERNACIONAL IATA
CURSO DE CAPACITACIÓN PARA TRANSPORTE AÉREO DE MERCANCÍAS PELIGROSAS IATA
CURSILLOS DE RECICLAJE PARA TRANSPORTE AÉREO DE MERCANCÍAS PELIGROSAS IATA
ADUANA
SEMINARIO EN IVA EN EL COMERCIO EXTERIOR
ECONÓMICO
SEMINARIO CRÉDITO DOCUMENTARIO. TRAMITACIÓN Y RIESGOS
JURÍDICO
SEMINARIO SOBRE INCIDENCIAS, RECLAMACIONES EN EL TRANSPORTE Y LA LOGÍSTICA
SEGUROS PARA TRANSITARIOS
LA RESPONSABILIDAD DE LOS TRANSITARIOS Y DE LOS DISTINTOS OPERADORES LOGÍSTICOS
INCOTERMS
MARÍTIMO MULTIMODAL
CURSO DE ESPECIALIZACIÓN EN TRANSPORTE MARÍTIMO Y MULTIMODAL – ONLINE
CURSO PARA TRANSPORTE MARÍTIMO DE MERCANCÍAS PELIGROSAS - ONLINE
TERRESTRE
LAS CARTAS DE PORTE EN EL TRANSPORTE POR CARRETERA
TRANSPORTE POR FERROCARRIL DE MERCANCÍAS
GENERAL
CURSO DE PREPARACIÓN PARA LA OBTENCIÓN DEL CERTIFICADO DE COMPETENCIA PROFESIONAL DEL TRANSPORTE DE MERCANCÍAS – OT-
FUNCIONES Y TAREAS PARA EL TRANSITARIO
CURSO GESTIÓN DE CALIDAD Y ATENCIÓN AL CLIENTE

el canal
MARÍTIMO Y LOGÍSTICO

ATEIA-OLTRA

EMPRESAS MIEMBROS DE LA ASOCIACIÓN DE TRANSITARIOS DE BARCELONA - Actualizado a marzo 2021

- A.HARTRODT ESPAÑA, S.A.
- ACIRFA SHIPPING INTERNATIONAL, S.L.
- ADUANAS ALIE, S.A.
- ADUANAS GINJAUME, S.A.
- ADUANAS LLOBET, S.L.
- ADUANAS PUJOL RUBIÓ, S.A.
- ADUAPORT, S.A.
- AGENCIA FERNÁNDEZ DE SOLA, S.L.
- AGILITY SPAIN, S.A.
- AIRPHARM, S.A.
- AIRTRANSA, TPTES DE AGTES IND REUNIDOS, S.A.
- ALBERTO FONTANA, S.L.
- ALFIL LOGISTICS, S.A.
- ALPI IBÉRICA LOGISTICS, S.L.
- ALTIUS, S.A.
- ARCESE ESPAÑA, S.A.U.
- ARES BARCELONA, S.L.
- AROLA ADUANAS Y CONSIGNACIONES, S.L.
- ASTHON CARGO BARCELONA, S.L.
- ATLANTIC FORWARDING SPAIN, S.L.
- BAS & JOSA, S.L.
- BERGÉ MARÍTIMA, S.L.
- BLUE WATER SHIPPING ESPAÑA, S.A.
- BUTRANSA, S.A.
- BYMAR TRANSFORWARDING, S.L.
- C.H. ROBINSON INTERNATIONAL SPAIN, S.A.U.
- CARGO FLORES, S.A.
- CARGO SERVICES BARCELONA, S.A.
- CARGO TRANSIT INTERNACIONAL, S.A.
- CARGOJET, S.A.
- CLASQUIN T.I. INTERCARGO 1999, S.A.U.
- COMA Y RIBAS, S.L.
- CONSIGNACIONES TTOS Y TPTES INT/COTRANSA
- CONSIGNACIONES Y REPRESENTACIONES CATALANAS, S.L.
- CONTINENTAL WORLDWIDE LOGISTICS, S.L.
- CORAL TRANSPORTS & STOCKS, S.L.
- COSMOPARTNER, S.A.
- CUALDE LOGISTICS, S.L.U.
- DAUNIS, MASO Y FONT, S.A.
- DCS ASTA LOGISTIK, S.L.U.
- DELTA TRANSITARIO, S.A. / DELTRANSA
- DEPÓSITOS DE COMERCIO EXTERIOR, S.A.
- DHL GLOBAL FORWARDING SPAIN, S.L.U.
- DRG SOLUTIONS, S.L.
- DSV ROAD SPAIN, S.A.U.
- E2E LOGISTICS SOLUTIONS, S.L.
- ECEIZA, S.A.
- ECU LINE SPAIN, S.L.
- EMBARMAR, S.L.U.
- ERSHIP, S.A.
- EVOLUTION LOGISTICS
- FGC Ferrocarrils de la Generalitat de Catalunya
- FORWARDING CONDAL, S.A.
- FR MEYER'S SOHN (GMBH & CO.) KG
- GLOBAL FREIGHT INTERNACIONAL, S.A.
- GLOBELINK UNIEXCO, S.L.
- HELLMANN WORLDWIDE LOGISTICS, S.A.
- HITACHI TRANSPORT SYSTEM (Europe) B.V.
- HORIZON INTERNATIONAL CARGO, S.L.
- IBERCONDOR, S.A.
- IBERTRANSIT WORLDWIDE LOGISTICS, S.A.
- ICONTAINERS SOLUTIONS, S.L.
- ILLAEXPORT, S.A.
- INTERMODAL FORWARDING, S.L.
- INTERNATIONAL FORWARDING, S.L.
- INTERTRANSIT, S.A.
- J. GIBERT, S.L.
- JF HILLEBRAND SPAIN, S.A.
- LEGEND FORWARDING GROUP, S.L.
- LIBERTY CARGO, S.L.
- LINKING HORIZONS, S.L.
- M.C. TRINTER, S.A.
- M.P.G. TRÁNSITOS, S.A.
- MARESA - MARÍTIMAS REUNIDAS, S.A.
- MARS LOGISTICS EUROPE, S.A.
- MAT CARGO, S.A.
- MEGA ONLINE LOGISTICS, S.L.
- METROPOLITANA ADUANAS Y TRANSPORTES, S.A.
- MOLDTRANS, S.L.
- MOVILPAQ, S.L.
- MULTITRADE SPAIN, S.L.
- NIPPON EXPRESS DE ESPAÑA, S.A.
- NOATUM LOGISTICS SPAIN, S.A.U.
- PROMOCIÓN EXPORTACIÓN Y SERVICIOS, S.A.
- RAMINATRANS, S.L.
- RHENUS LOGISTICS, S.A.U.
- ROAD CARGO, S.L.
- ROEHLIG ESPAÑA, S.L.
- SALVAT LOGÍSTICA, S.A.
- SANER TRANSPORTES INTERNACIONALES, S.A.
- SCHENKER LOGISTICS, S.A.U.
- SEITRANS, S.A.
- SISTEMES INTERNACIONALS DE CÀRREGA, S.L.
- SIT GRUPO EMPRESARIAL, S.L.
- SPARBER TRANSPORT, S.A.
- SSC ADUANAS 1989, S.L.
- STARTRANS CARGO, S.L.
- STARTRANS, S.A.
- TCT, S.L.
- TIBA SPAIN, S.A.U.
- TLD, S.L.
- TRACOSA ADUANAS, S.A.
- TRANIMEX, S.A.
- TRANS SESE, S.L.
- TRANSCOMA GLOBAL LOGISTICS, S.A.
- TRANSGLORY, S.A.
- TRANSHIPPING, S.A.
- TRANSITAINER, S.A.
- TRANSMEC DE BORTOLI GROUP ESPAÑA, S.A.
- TRANSNATUR, S.A.
- TRANSPORTES INTERNACIONALES INTER TIR, S.L.
- TRANSPORTES Y NAVEGACIÓN RAMÍREZ HNOS, S.A.
- TRISAGA LG LOGISTICS, S.L.
- TVS SCS INTERNATIONAL FREIGHT (SPAIN), S.L.U.
- VALLES FORWARDING, S.L.
- YUSEN LOGISTICS (Ibérica), S.A.

Sede de la asociación ATEIA-OLTRA: Vía Laietana, 32-34, 2o - 08003 BARCELONA - Tel.: 93 315 09 03 - e-mail: ateia@bcn.ateia.com
Más información sobre datos de contacto de las empresas asociadas, disponible en www.bcn.ateia.com

Diario del Puerto.com

Se clausura con éxito el primer curso del proyecto YEP MED en Barcelona

Barcelona clausuró con éxito, el viernes, el primer curso de la formación del proyecto YEP MED, financiado por el Programa ENI CBC Med de la Unión Europea. La formación, llevada a cabo por la Escola Europea contó con la participación de más de 50 estudiantes del Instituto Les Salines del Prat de Llobregat.

El primer curso del proyecto YEP MED en Barcelona con la participación de más de 50 estudiantes del Instituto Les Salines del Prat de Llobregat.

El curso, de una semana de duración, inicialmente programado para desarrollarse de forma virtual, adoptó un formato híbrido, gracias a la posibilidad de impartir algunas conferencias presenciales en el aula de la Escola Europea -el Aula dels Estels- y visitar físicamente el Port de Barcelona. El objetivo del curso era que los alumnos de primer curso de formación profesional en Comercio Internacional y los que estudian Transporte y Logística en el Institut Les Salines de Barcelona conocieran de primera mano el Port de Barcelona, sus infraestructuras, sus equipos logísticos y su operativa, así como su gestión medioambiental y su transformación digital.

El curso también ha permitido a las empresas representadas por las asociaciones sectoriales mostrar las características de su actividad y los perfiles profesionales que necesitan para desarrollarse adecuadamente, de modo que se ha fomentado un diálogo abierto entre los centros y las empresas y se ha promovido la creación de oportunidades de formación dual.

Diario del Puerto.com

EL DATO

Testimonio de un alumno

"Después de una semana apasionante, me siento muy afortunado de haber participado en el programa YEP MED en su primera edición, realizado por la Escola Europea Intermodal Transport", comentó Aymen Kadri, alumno del Institut Les Salines, al final de la formación. "A pesar de lo novedoso de este proyecto, los alumnos quedamos muy sorprendidos por el alto nivel de organización y la eficiente coordinación establecida por el equipo de la Escola Europea y los profesionales del ámbito de la logística en Barcelona. En cuanto a mí, fue un verdadero avance en la ampliación de mis conocimientos. Desde el primer día se notó: el entusiasmo de los ejecutivos por sus propios campos; la pasión por transmitirnos los datos sin dejar ninguna duda o confusión; y los beneficios de combinar la teoría con la práctica. En cuanto a la práctica, tuvimos una gran oportunidad de conocer las distintas operaciones de los departamentos del Port de Barcelona, gracias a la atenta guía de Marta Miquel. Los signos de innovación fueron evidentes, lo que anima a nuevas perspectivas de desarrollo".

Para complementar la formación teórica, se planificaron talleres, entre los que se incluyeron una visita marítima presencial al Port de Barcelona.

Los contenidos teóricos del curso se centraron en temas sobre gestión portuaria, se presentaron los actores comunitarios de la logística portuaria (aduanas marítimas, agentes de aduanas, transitarios, agentes consignatarios de buques, estibadores, puestos de inspección fronterizos) y se abordaron las políticas y características medioambientales, así como la aparición de los "Smart ports".

Para complementar la formación teórica, se planificaron talleres, entre los que se incluyeron una visita marítima presencial al Port de Barcelona, un taller sobre aduanas, un taller sobre las actividades realizadas por los transitarios, así como una sesión de Fun Traders, un juego de simulación de comercio internacional. La formación se completó con un test Kahoot diseñado para poner a prueba los conocimientos adquiridos por los participantes durante el curso. Las clases fueron impartidas por profesionales del Port de Barcelona, la Aduana Marítima de Barcelona, el Colegio de Agentes de Aduanas y Representantes Aduaneros de Barcelona, la Asociación de Transitarios Internacionales de Barcelona - ATEIA, la Asociación de Agentes Consignatarios de Buques de Barcelona y la Escola Europea.

Vocational Training 1

El curso "Vocational Training 1" del proyecto YEP MED es la primera parte de una metodología de tres cursos de formación desarrollados en el marco del proyecto, diseñados para preparar a los estudiantes y jóvenes adultos para las profesiones del transporte y la logística en la región mediterránea. Como parte de la formación posterior, los participantes podrán simular ciertas operaciones de la vida real en un "digital twin" de una comunidad portuaria creado para el proyecto. Este tipo de experiencia digital y práctica ayudará a preparar a los estudiantes para los retos que puedan encontrar en entornos de trabajo reales.

el canal
MARÍTIMO Y LOGÍSTICO

El curso tuvo como objetivo que los alumnos de primer curso de Formación Profesional en comercio internacional y los que estudian transporte y logística en el Institut Les Salines del Prat conocieran de primera mano y en profundidad la gestión portuaria

El primer curso del proyecto YEP MED permite conocer la gestión portuaria y sus actores

1 marzo, 2021

La formación, llevada a cabo por la Escola Europea, contó con la participación de más de 50 estudiantes del Instituto Les Salines del Prat de Llobregat

El 26 de febrero se clausuró en Barcelona el primer curso de la formación del proyecto YEP MED, financiado por el Programa ENI CBC Med de la Unión Europea. El curso, de una semana de duración, inicialmente programado para desarrollarse de forma virtual, adoptó un formato híbrido, gracias a la posibilidad de impartir algunas conferencias presenciales en el Aula dels Estels de la Escola Europea y visitar físicamente el puerto de Barcelona.

el canal
MARÍTIMO Y LOGÍSTICO

El objetivo del curso era que los alumnos de primer curso de Formación Profesional en comercio internacional y los que estudian transporte y logística en el Institut Les Salines del Prat de Llobregat (Barcelona) conocieran de primera mano el puerto de Barcelona, sus infraestructuras, sus equipos logísticos y su operativa, así como su gestión medioambiental y su transformación digital. El curso también ha permitió a las empresas representadas por las asociaciones sectoriales mostrar las características de su actividad y los perfiles profesionales que necesitan para desarrollarse adecuadamente, de modo que se ha fomentado un diálogo abierto entre los centros y las empresas y se ha promovido la creación de oportunidades de formación dual.

Los contenidos teóricos del curso se centraron en temas sobre gestión portuaria, se presentaron los actores comunitarios de la logística portuaria (aduanas marítimas, agentes de aduanas, transitarios, agentes consignatarios de buques, estibadores, puestos de inspección fronterizos) y se abordaron las políticas y características medioambientales, así como la aparición de los smart ports. Para complementar la formación teórica, se planificaron talleres, entre los que se incluyeron una visita marítima presencial al puerto de Barcelona, un taller sobre aduanas, un taller sobre las actividades realizadas por los transitarios, así como una sesión de FunTraders, un juego de simulación de comercio internacional. La formación se completó con un test Kahoot diseñado para poner a prueba los conocimientos adquiridos por los participantes durante el curso. Las clases fueron impartidas por profesionales del puerto de Barcelona, la Aduana marítima de Barcelona, el Colegio de Agentes de Aduanas y Representantes Aduaneros de Barcelona, la Asociación de Transitarios Internacionales de Barcelona – ATEIA, la Associació d'Agents Consignataris de Vaixells de Barcelona y la Escola Europea.

El curso se desarrolló en formato híbrido y permitió una visita física a las instalaciones del puerto de Barcelona

el canal
MARÍTIMO Y LOGÍSTICO

"Después de una semana apasionante, me siento muy afortunado de haber participado en el programa YEP MED en su primera edición, realizado por la Escola Europea-Intermodal Transport", comentó Aymen Kadri, alumno del Institut Les Salines, al final de la formación. "A pesar de lo novedoso de este proyecto, los alumnos quedamos muy sorprendidos por el alto nivel de organización y la eficiente coordinación establecida por el equipo de la Escola Europea y los profesionales del ámbito de la logística en Barcelona. En cuanto a mí, fue un verdadero avance en la ampliación de mis conocimientos. Desde el primer día se notó: el entusiasmo de los ejecutivos por sus propios campos; la pasión por transmitirnos los datos sin dejar ninguna duda o confusión, y los beneficios de combinar la teoría con la práctica".

Además, añadió Aymen Kadri, "en cuanto a la práctica, tuvimos una gran oportunidad de conocer las distintas operaciones de los departamentos del puerto de Barcelona, gracias a la atenta guía de Marta Miquel. Los signos de innovación fueron evidentes, lo que anima a nuevas perspectivas de desarrollo".

El curso Vocational Training 1 del proyecto YEP MED es la primera parte de una metodología de 3 cursos de formación desarrollados en el marco del proyecto, diseñados para preparar a los estudiantes y jóvenes adultos para las profesiones del transporte y la logística en la región mediterránea. Como parte de la formación posterior, los participantes podrán simular ciertas operaciones de la vida real en un digital twin de una comunidad portuaria creado para el proyecto. Este tipo de experiencia digital y práctica ayudará a preparar a los estudiantes para los retos que puedan encontrar en entornos de trabajo reales.

veintepies.com

Barcelona organiza con éxito el primer curso del proyecto YEP MED de la UE

VM, 02/03/2021

El viernes pasado se ha clausurado en Barcelona el primer curso de la formación del proyecto YEP MED, financiado por el Programa ENI CBC Med de la Unión Europea. El curso, de una semana de duración, inicialmente programado para desarrollarse de forma virtual, adoptó un formato híbrido, gracias a la posibilidad de impartir algunas conferencias presenciales en el aula de la Escola Europea -el Aula dels Estels- y visitar físicamente el Puerto de Barcelona. El objetivo del curso era que los alumnos de primer curso de formación profesional en Comercio Internacional y los que estudian Transporte y Logística en el Institut Les Salines de Barcelona conocieran de primera mano el Puerto de Barcelona, sus infraestructuras, sus equipos logísticos y su operativa, así como su gestión medioambiental y su transformación digital. El curso también ha permitido a las empresas representadas por las asociaciones sectoriales mostrar las características de su actividad y los perfiles profesionales que necesitan para desarrollarse adecuadamente, de modo que se ha fomentado un diálogo abierto entre los centros y las empresas y se ha promovido la creación de oportunidades de formación dual.

Los contenidos teóricos del curso se centraron en temas sobre gestión portuaria, se presentaron los actores comunitarios de la logística portuaria (aduanas marítimas, agentes de aduanas, transitarios, agentes consignatarios de buques, estibadores, puestos de inspección fronterizos) y se abordaron las políticas y características medioambientales, así como la aparición de los "Smart ports".

Instantánea de la clase inaugural (Foto Escola Europea)

Las clases fueron impartidas por profesionales del Puerto de Barcelona, la Aduanas Marítima de Barcelona, el Colegio de Agentes de Aduanas y Representantes Aduaneros de Barcelona, la Asociación de Transitarios Internacionales de Barcelona - ATEIA, la Asociación de Agentes Consignatarios de Buques de Barcelona y la Escola Europea.

el MERCANTIL

El puerto de Barcelona firma un acuerdo para fomentar la formación profesional

La iniciativa aspira a crear y ofrecer una formación de calidad que se ajuste a las necesidades reales del sector

De izquierda a derecha: Jordi Trius, Mercè Conesa y Chakir el Homrani | **Puerto de Barcelona**

La Autoridad Portuaria de Barcelona ha participado en la firma de un acuerdo estratégico para el impulso de la formación profesional (FP) en su comunidad portuaria, que ha contado con la colaboración de múltiples entidades del ámbito público y privado. Por ejemplo, entre los firmantes ha figurado el delegado especial del Estado en el Consorci de la Zona Franca de Barcelona, Pere Navarro. "Está destinado a favorecer la atracción de talento en el mundo portuario y logístico a través de una formación de calidad que se ajuste a las necesidades reales del sector", ha explicado la presidenta del puerto catalán, Mercè Conesa. "Debe poner a disposición del mundo empresarial las oportunidades que proporciona el mundo académico". En este sentido, la presidenta ha destacado la necesidad de colaborar con las administraciones y actores involucrados para hacer realidad estos objetivos.

el MERCANTIL

"El acuerdo debe poner a disposición de las empresas las oportunidades del mundo académico"

Mercè Conesa Presidenta del puerto de Barcelona

"Es fundamental para nuestra supervivencia que se incorpore gente joven en las plantillas, no solo para el relevo generacional, sino también para afrontar los retos de digitalización y automatización", ha destacado, a su vez, el presidente de la Asociación de Agentes Consignatarios de Buques de Barcelona, Jordi Trius. En relación a ello, el puerto ha realizado recientemente un estudio para identificar los perfiles profesionales que más se solicitarán en el futuro en los puertos mediterráneos. Por otra parte, Conesa ha defendido la implantación de nuevas modalidades de aprendizaje vinculadas con las prácticas nacionales e internacionales o con el desarrollo de formación digital. No obstante, ha lamentado que la presencia femenina en este tipo de FP "no llegue al 4%" y ha emplazado a incentivar que las mujeres accedan al sector.

El consejero de Treball, Afers Socials i Famílies de Catalunya, Chakir el Homrani, también ha participado en el acto y ha destacado que el acuerdo permitirá "proporcionar oportunidades y mejorar la productividad de las empresas". Asimismo, ha recalcado que "llevamos dos años trabajando en él todos los agentes, porque no podemos hablar de una buena FP si no tenemos alineadas a las empresas, los operadores y el conocimiento del sector". En la actualidad, 37.000 profesionales trabajan en las empresas de la comunidad portuaria y el puerto se ha propuesto alcanzar los 40.000 puestos de trabajo de calidad en los próximos años.

"No podemos hablar de una buena FP si no tenemos alineadas a los diversos actores"

Chakir el Homrani Consejero de Treball, Afers Socials i Famílies de Catalunya

el MERCANTIL

"Es necesaria también la formación continua en el sector, que por sus características requiere el dominio de idiomas, conocimientos especializados, capacidad de adaptación y flexibilidad horaria", ha añadido Trius. "Los buques, los puertos y las cadenas logísticas no paran nunca y son una actividad esencial, como hemos podido comprobar durante la pandemia". El Homrani ha manifestado, en la misma línea, la importancia de "acreditar las competencias de muchos trabajadores que están en el puerto, pero que no pueden acreditarlas oficialmente", así como de fomentar la recalificación. El acuerdo engloba la economía marítima, la logística, el transporte y el comercio internacional.

el canal
MARÍTIMO Y LOGÍSTICO

Representantes de la comunidad portuaria e instituciones han firmado el acuerdo estratégico para el impulso de la Formación Profesional

La comunidad portuaria de Barcelona se alinea para atraer talento

La comunidad portuaria de Barcelona y las instituciones se han alineado para atraer talento en sintonía con una estrategia común por medio de la FP Dual que determine las necesidades laborales que tienen las empresas. Un objetivo que se enmarca dentro del IV Plan Estratégico del puerto de Barcelona que dese incrementar de los actuales 37.000 puestos de trabajo a 40.000 a través de las oportunidades que puede generar la nueva economía, integrada por la digitalización y la tecnología.

Este propósito ha arrancado este martes con el acto de la firma del acuerdo estratégico para el impulso de la Formación Profesional en el marco del sector de la economía portuaria, marítima, la logística, el transporte y el comercio internacional. El acontecimiento híbrido ha contado con la presencia del conseller de Treball, Assumptes Socials i Famílies de la Generalitat, Chakir lo Homrani; el primer teniente de Alcaldía del área de Economía, Trabajo, Competitividad y Hacienda, Jaume Collboni; la presidenta del puerto de Barcelona, Mercè Conesa; y el director de la Escola Europea-Intermodal Transport, Eduard Rodés, entre otros.
La presidenta del puerto de Barcelona ha enmarcado la firma de este acuerdo estratégico en el objetivo de la "búsqueda de talento de la comunidad portuaria para generar puestos de trabajo de calidad".

El acuerdo estratégico para el impulso de la Formación Profesional tiene como raíz un estudio que especifica las necesidades de alinear la estrategia del puerto de Barcelona para incrementar la oferta de puestos de trabajo de calidad en respuesta a las necesidades del sector, ha explicado Mercè Conesa.

La presidenta del puerto también ha mostrado la esperanza de que "este acuerdo estratégico impulse oportunidades para la mujer en el campo logístico". Según los porcentajes de Formación Profesional, "los niveles de acceso de la mujer en este sector son muy bajos, con solo el 4% del total", ha asegurado Conesa. Por lo que pidió un esfuerzo "en cumplimiento del ODS número 5 sobre la igualdad de género".

La importancia de este gran acuerdo es doble. Por un lado, por su alcance, "puesto que incorpora una amplia representación tanto del mundo empresarial como del mundo académico e institucional", como ha destacado la presidenta del puerto de Barcelona, Mercè Conesa, durante la firma del convenio. Por otro lado, porque tiene el doble objetivo de contribuir a la productividad y competitividad de las empresas pero también de mejorar la empleabilidad de las personas trabajadoras, especialmente de las que tienen más dificultades de inserción laboral o de mantener el trabajo.

Así, los objetivos que se fija este acuerdo estratégico pasan para favorecer la formación continuada de las personas trabajadoras para mejorar sus competencias profesionales y sus itinerarios laborales y formativos, así como su desarrollo profesional y personal; promover que las competencias profesionales adquiridas, tanto a través de los procesos formativos como de

la experiencia laboral, sean objeto de acreditación; acercar y hacer partícipes a estudiantes y a trabajadores de las ventajas de las tecnologías de la información y la comunicación y garantizar la accesibilidad a las tecnologías, disminuyendo la brecha digital; favorecer la vinculación del mundo académico con la formación profesional; atender a los requerimientos del mercado laboral y a las necesitado de las empresas proporcionando a las personas trabajadoras las competencias, los conocimientos y las prácticas adecuadas, y aplicar un programa de formación dual que permita la alineación entre formación y empresas, oferta y demanda, y acerque la calificación profesional a la realidad de la empresa.

El conseller de Treball, Afers Socials i Famílies, Chakir lo Homrani, ha destacado que "tenemos una voluntad como país de hacer un sistema de formación profesional más moderno y más ligado a las necesidades concretas de trabajadores y de empresas. Este acuerdo que firmamos, en el marco de la Ley de Formación Profesional y de las Calificaciones Profesionales, va en esta línea de trabajo, que quiere asegurar dos objetivos: dotar de oportunidades los trabajadores y trabajadoras en activo y a las personas que se quieren incorporar al mercado de trabajo y necesitan calificación de calidad, y a la vez, acompañar la productividad del tejido productivo del país, y el puerto de Barcelona es uno de sus pilares fundamentales". El conseller también ha remarcado que se ha sido trabajado en este acuerdo durante dos años con todos los agentes "porque no podemos hablar de una buena formación profesional si no tenemos alineados las empresas y los operadores, es decir, todo el conocimiento que hay en el sector".

Mesa Formación y Ocupación

El acuerdo incluye la constitución de la Mesa de Formación y Ocupación de la Comunidad Logística-Portuaria de Barcelona, que tiene su origen en el grupo de trabajo de formación y ocupación del Consejo Rector para la Promoción de la Comunidad Portuaria de Barcelona. Entre las funciones que tendrá esta mesa destaca la prospección y detección de necesidades formativas sectoriales; la propuesta de orientaciones y prioridades formativas, así como de mejoras de la gestión y de la calidad de la formación en su ámbito sectorial; la elaboración de propuestas para realizar estudios sectoriales e investigaciones o establecer relaciones en el ámbito académico para analizar y anticipar necesidades formativas y colaborar en estudios sobre la formación profesional inicial y para la ocupación.

el canal
MARÍTIMO Y LOGÍSTICO

La presidenta del Puerto de Barcelona ha mostrado su convencimiento que "nuestro sector puede generar puestos de trabajo y los puede generar de calidad" y ha remarcado la necesidad de "proponer nuevas modalidades de aprendizaje vinculadas a los desarrollos tecnológicos, estudiando las mejores prácticas nacionales e internacionales, intentando desarrollar siempre el concepto digital de la formación". Aspecto este último que también ha destacado, en representación de toda la comunidad portuaria, el presidente de la Associació d'Agents Consignataris de Vaixells de Barcelona, Jordi Trius, quien ha recordado que el sector necesita "incorporar a gente preparada para afrontar los retos de la digitalización y de la automatización" para hacer posible "seguir al frente de los puertos modernos y sensibles a la sostenibilidad".

El acuerdo estratégico, a fin de facilitar la gobernanza del sistema de Formación Profesional para la ocupación en el ámbito del programa YEP MED y la aplicación de este proyecto, cuenta con la colaboración de la Autoridad Portuaria de Barcelona, la Facultat de Nàutica (UPC), la Associació d'Agents Consignataris de Vaixells de Barcelona, la Asociación de Empresas Estibadoras Portuarias de Barcelona, ATEIA – OLTRA Asociación de Transitarios Internacionales de Barcelona, la Escola Europea – Intermodal Transport, ATEC -Asociación de Transportistas Empresarios de Contenedores, la Direcció General de Transport i Mobilitat de la Generalitat de Catalunya, el Ayuntamiento del Prat de Llobregat, el Consorci d'Educació de Barcelona, el Colegio de Agentes de Aduanas de Barcelona, la Agència Pública de Formació i Qualificació Professionals (Generalitat), la Diputación de Barcelona, el Ayuntamiento de Barcelona – Barcelona Activa, la Fundació BCN Formació Profesional, el Consorci de la Zona Franca, el Cluster Nàutic de Barcelona, el Servei Públic d' Ocupació de Catalunya (Generalitat), el Consorci per a la Formació Continua de Catalunya (Generalitat), el Institut de la Nàutica de Barcelona, Marina Barcelona 92, la Unión General de Trabajadores (UGT de Catalunya) y Comisiones Obreras (CCOO de Catalunya).

Diario del Puerto.com

Barcelona impulsa la Formación Profesional en la comunidad logística y portuaria

"Este acuerdo está destinado a favorecer la tracción del talento al mundo portuario y logístico a través de formación de calidad ajustada a la realidad del sector impulsando la creación de puestos de trabajo cualificados". Así lo ha destacado la presidenta de la Autoridad Portuaria de Barcelona (APB), Mercè Conesa, en el acto de firma del acuerdo estratégico para el impulso de la Formación Profesional en el marco del sector de la economía portuaria, marítima, la logística, el transporte, el comercio internacional, celebrado hoy de manera telemática.

Chakir el Homrani, Conseller de Asuntos Sociales y Familias de la Generalitat de Catalunya; y Mercè Conesa, presidenta de la Autoridad Portuaria de Barcelona (APB).

Por su parte, el Conseller de Asuntos Sociales y Familias de la Generalitat de Catalunya, Chakir el Homrani, ha destacado que "en estos momentos de crisis que vivimos, es muy importante generar horizontes de optimismo y este acuerdo es una buena muestra de ello".

Diario del Puerto.com

"Este acuerdo está destinado a favorecer la tracción del talento al mundo portuario y logístico a través de formación de calidad ajustada a la realidad del sector"

Asimismo, el presidente de la Asociación de Consignatarios de Buques de Barcelona, Jordi Trius, ha señalado al relevo generacional y a la formación dual, como aspectos importantes a tener en cuenta.

"En estos momentos es muy importante generar horizontes de optimismo y este acuerdo es una buena muestra de ello"

El acto ha contado con la presencia de numerosos representantes de entidades, empresas y asociaciones del sector, así como: el presidente del Colegio de Agentes de Aduana de Barcelona, Antonio Llobet; el presidente de ATEIA Barcelona, Emili Sanz; la secretaria de la Asociación de Empresas Estibadoras de Barcelona, Esther Vilaseca; el delegado especial del Estado en el Consorci de la Zona Franca de Barcelona, Pere Navarro; el primer teniente de Alcaldía del área de Economía, Trabajo, Competitividad y Hacienda, Jaume Collboni; y el director de Escola Intermodal Transport, Eduard Rodés, entre otros.

Diario del Puerto.com

Algunos de los asistentes al acto de firma del acuerdo estratégico para el impulso de la Formación Profesional en la comunidad logística y portuaria de Barcelona.

Acuerdo fruto de la colaboración entre entidades

El acuerdo estratégico cuenta con la colaboración de la Autoridad Portuaria de Barcelona, la Facultad de Náutica (UPC), la Asociación Agentes Consignatarios de Barcelona, la Asociación de Empresas Estibadoras Portuarias de Barcelona, la Asociación de Transitarios Internacionales de Barcelona (ATEIA – OLTRA), la Escola Europea Intermodal Transport, la Asociación de Transportistas Empresarios de Contenedores (ATEC), la Dirección General de Transporte y Movilidad de la Generalitat de Catalunya, el Ayuntamiento del Prat de Llobregat, el Consorcio de Educación de Barcelona, el Colegio de Agentes de Aduanas de Barcelona, la Agencia Pública de Formación y Calificación Profesionales de la Generalitat, la Diputació de Barcelona, el Ayuntamiento de Barcelona a través de Barcelona Activa, la Fundación BCN Formación Profesional, el Consorci de la Zona franca, el Clúster Náutic de Barcelona, el Servicio Público de Ocupación de Catalunya de la Generalitat de Catalunya, el Consorcio para la Formación Continua de Cataluña de la Generalitat, el Instituto de la Náutica de Barcelona, Marina Barcelona 92, la Unión General de Trabajadores (UGT de Catalunya), Comisiones Obreras (CCOO de Catalunya) a fin de facilitar la gobernanza del sistema de formación profesional para la ocupación en el ámbito del programa YEP MED y la aplicación de este proyecto.

ATEIA-OLTRA
Asociación de Transitarios Internacionales de Barcelona
Organización para la Logística, el Transporte y la Representación Aduanera

Diario del Puerto.com

MARÍTIMO • Mercè Conesa, presidenta del Port de Barcelona, en la firma del acuerdo para impulsar la Formación Profesional en logística

"Sabemos que el sector logístico y marítimo puede generar puestos de trabajo de calidad"

ALBA TEJERA
BARCELONA

"Estamos muy interesados en generar talento porque sabemos que nuestro sector puede generar puestos de trabajo de calidad". Así lo destacó ayer la presidenta de la Autoridad Portuaria de Barcelona (APB), Mercè Conesa, en el acto de firma del acuerdo estratégico para el impulso de la Formación Profesional en el marco del sector de la economía portuaria, marítima, la logística, el transporte y el comercio internacional.

Este acuerdo está destinado a favorecer la tracción del talento al mundo portuario y logístico "a través de formación de calidad ajustada a la realidad del sector impulsando la creación de puestos de trabajo cualificados", detalló la presidenta de la APB.

Por su parte, el Conseller de Asuntos Sociales y Familias de la Generalitat de Catalunya, Chakir el Homrani, destacó que "en estos momentos de crisis que vivimos, es muy importante generar horizontes de optimismo y este acuerdo es una buena muestra de ello".

40.000 puestos de trabajo

Asimismo, Conesa explicó que este acuerdo es fruto de un estudio realizado en su momento, "en el que se presentaban los perfiles más demandados en el ámbito de negocio que estamos desarrollando con el objetivo de poder incrementar los puestos de trabajo en el Port".

De este modo, el Port de Barcelona se ha propuesto en los próximos años alcanzar los 40.000 puestos de trabajo de calidad. En estos momentos hay 37.000 profesionales trabajando en las empresas de la comunidad portuaria. "Queremos que estos puestos sean profesionales, de calidad y den respuesta a las necesidades del sector".

En este sentido, el presidente de la Asociación de Consignatarios de Buques de Barcelona, Jordi Trius, apuntó que "es necesario incorporar personas jóvenes para llevar a cabo un relevo generacional en el sector, pero también preparadas para afrontar retos como el de la tecnología y la digitalización". Además, Trius señaló la Formación Profesional Dual como "herramienta clave para la incorporación de talento a las empresas del sector". "Debemos proponer nuevas modalidades de aprendizaje vinculadas al desarrollo tecnológico, estudiando mejor las prácticas nacionales e internacionales y desarrollando el concepto digital de la formación", agregó Conesa.

Jordi Trius, presidente de la Asociación de Consignatarios de Buques de Barcelona; Mercè Conesa, presidenta de la APB; y Chakir el Homrani, Conseller de Asuntos Sociales y Familias de la Generalitat de Catalunya. Foto J.J.M.

> "Debemos proponer nuevas modalidades de aprendizaje vinculadas al desarrollo tecnológico, estudiando mejor las prácticas nacionales e internacionales y desarrollando el concepto digital de la formación"

Sólo el 4% son mujeres

Por último, la presidenta destacó que el porcentaje de mujeres que están accediendo a la Formación Profesional en el sector marítimo y portuario es "muy bajo", pues "no llega al 4%".

Así, Conesa hizo un llamamiento a la comunidad portuaria y a las instituciones para revertir esta situación e incentivar que las mujeres accedan a esta formación especializada ya que "la logística es, sin duda, una profesión de futuro".

El acto contó con la participación de numerosos representantes de entidades, empresas y asociaciones del sector, así como: el presidente del Colegio de Agentes de Aduana de Barcelona, Antonio Llobet; el presidente de ATEIA-OLTRA Barcelona, Emili Sanz; la secretaria de la Asociación de Empresas Estibadoras de Barcelona, Esther Vilaseca; el delegado especial del Estado en el Consorci de la Zona Franca de Barcelona, Pere Navarro; el primer teniente de Alcaldía del área de Economía, Trabajo, Competitividad y Hacienda, Jaume Collboni; y el director de la Escola Intermodal Transport, Eduard Rodés, entre otros.

Ejemplo de colaboración entre entidades

El acuerdo estratégico firmado ayer cuenta con la colaboración de la APB, la Facultad de Náutica (UPC), la Asociación Agentes Consignatarios de Barcelona, la Asociación de Empresas Estibadoras Portuarias de Barcelona, la Asociación de Transitarios Internacionales de Barcelona (ATEIA – OLTRA), la Escola Europea Intermodal Transport, la Asociación de Transportistas Empresarios de Contenedores, la Dirección General de Transporte y Movilidad de la Generalitat de Catalunya, el Ayuntamiento del Prat de Llobregat, el Consorcio de Educación de Barcelona, el Colegio de Agentes de Aduanas de Barcelona, la Agencia Pública de Formación y Calificación Profesionales de la Generalitat, la Diputació de Barcelona, el Ayuntamiento de Barcelona a través de Barcelona Activa, la Fundación BCN Formación Profesional, el Consorci de la Zona franca, el Clúster Náutic de Barcelona, el Servicio Público de Ocupación de Catalunya, el Consorcio para la Formación Continua de Catalunya, el Instituto de la Náutica de Barcelona, Marina Barcelona 92, la Unión General de Trabajadores (UGT de Catalunya) y Comisiones Obreras (CCOO de Catalunya) a fin de facilitar la gobernanza del sistema de formación profesional para la ocupación en el ámbito del programa YEP MED y la aplicación de este proyecto.

"Debe revisarse el proceso de concentración de las navieras para que se restablezca una verdadera competencia"

En calidad de presidente de la Asociación de Transitarios, Operadores Logísticos y Representantes Aduaneros de Barcelona (ATEIA-OLTRA Barcelona), Emilio Sanz, reconoce estar desagradablemente sorprendido por la derrota que está siguiendo el negocio marítimo durante estos últimos meses y muy especialmente aquellos que tienen su origen o destino en China.

03 de marzo de 2021 | Fuente: **El Canal Marítimo y Logístico**

Como asociación, no podemos ni debemos tomar posición en relación con los precios y otras condiciones de servicio, o si estos precios o condiciones se forman y determinan conforme a las reglas normales del mercado (sean o no convenientes para nuestros asociados). Lo que sí podemos hacer es poner de manifiesto que, en nuestra opinión y de un tiempo a esta parte, todo indica que las reglas del libre mercado se pueden estar viendo afectadas por una clara falta de competencia, ya sea por el abuso de posiciones dominantes, como por una restricción artificial de las fuentes de aprovisionamiento.

Los indicios son múltiples. Todos hemos visto como cualquier garantía de embarque se ha esfumado. Las anulaciones de escalas (blank sailings) son una constante. Las condiciones y recargos lesivos para los cargadores, como el EIS (Equipment Inbalance Surcharge) o el PSS (Peak Seasson Surcharge) y otros similares se replican y se extienden de una compañía a otra de forma casi inmediata, etc, etc. Y no podemos hacer nada porque todas las navieras hacen lo mismo (suponiendo que exista alternativa real, lo cual es mucho suponer), de forma que, como dicen los clásicos, o lo tomas o lo dejas. Y, por si lo anterior no fuera suficiente, a pesar de que a

fecha de hoy estamos todavía inmersos en una pandemia de ámbito mundial que afecta a la mayoría (por no decir a todas) de actividades de carácter comercial, leo en la prensa generalista o en los medios del sector que algunas navieras han obtenido en este pasado ejercicio del 2020 unos beneficios ingentes y cifrados en cientos (cuando no miles) de millones de euros. No parece lógico ¿verdad?

Hago entonces un análisis retrospectivo y me vienen a la mente la catarata de fusiones y alianzas que se han venido produciendo en los últimos años hasta crear unos monstruos capaces de controlar el mercado e imponer cualquier condición a la carga y de atenazar, incluso, a puertos y otras instituciones públicas. No quiero personalizar, pero me pregunto, por ejemplo, qué transitario puede permitirse el lujo de pelearse o no embarcar con la naviera paisana de Hamlet, o con otra, esta compatriota de Víctor Hugo.... ninguno. Debe revisarse, a mi juicio, todo ese proceso de concentración y de manera urgente, a fin de que se restablezca una verdadera competencia en el mar.

Debido al ámbito provincial de nuestra asociación, soy plenamente consciente del escaso o limitado eco que tendrán las palabras contenidas en el presente artículo. Sin embargo, me he creído en la obligación de exponer lo que consideramos como prácticas de dudosa legitimidad y que sus consecuencias sin duda repercuten negativamente en las actividades del día a día de nuestro colectivo, así como en el de nuestros clientes: las empresas exportadoras e importadoras y de toda la economía, en general.

Esta situación no afecta solamente al ámbito de nuestro entorno geográfico más próximo, sino que ya podemos hablar de un problema a nivel mundial y así lo demuestra un reciente escrito redactado y publicado de forma conjunta por Transprime (Asociación Española de Empresas Cargadoras) y FETEIA-OLTRA, nuestra Federación Española de Transitarios. Y no menos importantes son las recientes declaraciones de CLECAT (Asociación Europea de Transitarios) así como del ESC (European Shippers' Council). Ambas organizaciones, con sede en Bruselas, han denunciado los daños que este comportamiento está ocasionando al comercio marítimo en un momento de recesión económica como el que nos está tocando vivir, situación ésta que ha comportado una petición a la Comisión Europea para que tome medidas similares a las que están aplicando las autoridades de competencia en otros lugares del mundo. En definitiva, y ya concluyo: el mercado es libre y debe seguir siéndolo para todos; y en cuanto a las navieras deben poder hacer lo que más les convenga a ellas y a sus accionistas, pero las autoridades deben velar por que, desde posiciones de dominio, no se cometan abusos.

ATEIA-OLTRA
Asociación de Transitarios Internacionales de Barcelona
Organización para la Logística, el Transporte y la Representación Aduanera

Transporte XXI
El periódico del transporte y la logística en España

Barcelona organiza el primer curso formativo en puertos mediterráneos

Barcelona ha organizado el primer curso de la formación del proyecto YEP MED -*Youth Employment in Ports of the Mediterranean*-, financiado por la UE, que lidera la Escola Europea Intermodal Transport. El curso, de una semana de duración, adoptó un formato híbrido, gracias a la posibilidad de impartir algunas conferencias presenciales y visitar el puerto de Barcelona. El objetivo era que los alumnos de primer curso de formación profesional en Comercio Internacional y los que estudian Transporte y Logística en el Institut Les Salines de Barcelona conocieran de primera mano la dársena, sus infraestructuras, equipos logísticos y operativa, así como su gestión medioambiental y transformación digital. El curso también posibilitó a las empresas del sector mostrar las características de su actividad.

el canal
MARÍTIMO Y LOGÍSTICO

La sede de China International Freight Forwarders Association (CIFFA) está situada en Beijing

FETEIA y la mayor asociación de transitarios de China empiezan a cooperar

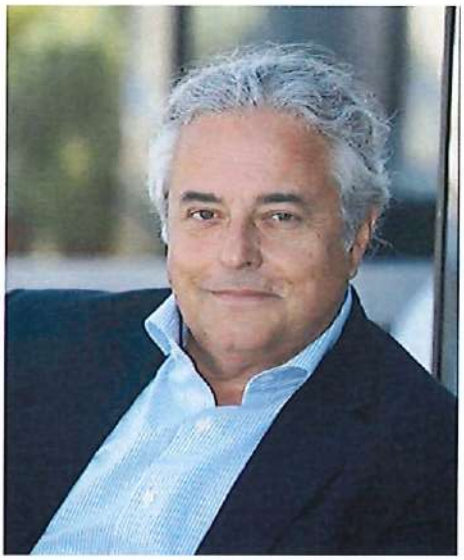
15 marzo, 2021

FETEIA-OLTRA ha firmado un acuerdo de colaboración con China International Freight Forwarders Association (CIFA), con sede en Beijing. El convenio contempla que ambas partes se comprometen a crear un marco de trabajo que permitirá a cada una de ellas establecer canales de cooperación entre sus respectivas empresas asociadas, tanto en China como en España.

Tanto la dirección de CIFA como la de FETEIA-OLTRA han manifestado su compromiso de mantenerse contactos regularmente con el fin de desarrollar objetivos de interés común y fomentar la interrelación entre los miembros de las dos organizaciones, y muy especialmente de las empresas asociadas a ambos colectivos.

El presidente de FETEIA-OLTRA, Enric Ticó, destacó durante el acto de la firma del acuerdo "el gesto de CIFA en cuanto a su propuesta de suscribir dicho acuerdo entre ambas organizaciones y propiciar con ello la colaboración entre los transitarios de ambos países".

el canal
MARÍTIMO Y LOGÍSTICO



Enric Ticó, presidente de FETEIA

Asimismo, Ticó agradeció muy especialmente al presidente de la Asociación de Transitarios de Barcelona (ATEIA-OLTRA), Emilio Sanz, el impulso que éste había dado a este contacto y a la firma con CIFA, destacando que "queda demostrado que las misiones empresariales que organizan los puertos, en este caso el de Barcelona, tienen efectos directos en el negocio y la internacionalización de nuestras empresas".

Con este acuerdo, FETEIA-OLTRA contribuye a la internacionalización de empresas miembros y, a partir de ahora, todas las ATEIAs podrán dirigirse a la oficina central de CIFA que está ubicada en Beijing para que a través de ella puedan entrar en contacto con uno o varios transitarios de una zona determinada de China, y viceversa.

CIFA fue fundada en Beijing en septiembre del año 2000. Está asociada a FIATA y en la actualidad tiene de unas 6.200 empresas asociadas en China.

el MERCANTIL

Los transitarios españoles se alían con una de las grandes entidades chinas del sector

Feteia firma un acuerdo con la asociación china CIFA para fomentar la interrelación entre las empresas asociadas de ambos grupos

APM Terminals

La federación española de transitarios (Feteia-Oltra) y la China International Freight Forwarders Association (CIFA) han firmado un acuerdo en el que ambas se comprometen a "crear un marco de trabajo para establecer canales de cooperación" entre sus respectivas empresas asociadas en China y España, tal y como ha explicado Feteia-Oltra en un comunicado. El objetivo de este acuerdo es establecer un compromiso por el que ambas organizaciones se mantendrán en contacto regularmente con el fin de desarrollar objetivos de interés común y fomentar la interrelación entre los miembros de ambos grupos.

El presidente de Feteia-Oltra, Enric Ticó, destacó durante la firma del acuerdo el papel del presidente de la Asociación de Transitarios de Barcelona (Ateia Barcelona), Emilli Sanz, que impulsó las relaciones con CIFA: "Queda demostrado que las misiones empresariales que organizan los puertos, en este caso el de Barcelona, tienen efectos directos en el negocio y la internacionalización de nuestras empresas", ha señalado Ticó.

Al estrechar su relación con CIFA, una organización china que cuenta con más de 6.000 empresas asociadas, Feteia "contribuye a la internacionalización de nuestras compañías", señalan desde la asociación española. Todas las empresas asociadas a Feteia podrán dirigirse a la oficina central de CIFA que está ubicada en Beijing para que a través de ella puedan entrar en contacto con uno o varios transitarios de una zona determinada de China, y viceversa.

ATEIA-OLTRA
Asociación de Transitarios Internacionales de Barcelona
Organización para la Logística, el Transporte y la Representación Aduanera

Diario del Puerto.com

LOGÍSTICA • Ambas entidades se comprometen a crear un marco de trabajo para establecer canales de cooperación entre sus asociados

FETEIA estrecha su relación con transitarios chinos a través del acuerdo firmado con CIFA

DP BARCELONA

La Federación Española de Transitarios FETEIA-OLTRA está estrechando su relación con los transitarios chinos, mediante un acuerdo de colaboración firmado recientemente con su asociación homóloga en el países asiático: China International Freight Forwarders Association (CIFA), con sede en Pekín.

A través de este Memorandum of Understanding (MOU en sus siglas en inglés), ambas partes se comprometen a crear un marco de trabajo que permitirá a cada una de ellas establecer canales de cooperación entre sus respectivas empresas asociadas, tanto en la República Popular China como en España.

Tanto la dirección de CIFA como la de FETEIA-OLTRA manifiestan su compromiso de mantenerse en contacto regularmente con el fin de desarrollar objetivos de interés común y fomentar la interrelación entre los miembros de las dos organizaciones y muy especialmente de las empresas asociadas a ambas organizaciones.

Compromiso

El presidente de FETEIA-OLTRA, Enric Ticó, destacó durante el acto de la firma del MOU "el gesto de CIFA en cuanto a su propuesta de suscribir dicho acuerdo entre ambas organizaciones y propiciar con ello la colaboración entre los transitarios de ambos países".

Con este acuerdo, FETEIA-OLTRA contribuye a la "internacionalización de nuestras compañías" y, a partir de ahora, "todas las ATEIAs de nuestro país podrán dirigirse a la oficina central de CIFA que está ubicada en Pekín para que a través de ella puedan entrar en contacto con uno o varios transitarios de una zona determinada de Main China, y viceversa". El acuerdo cuenta con una vigencia de cinco años, con posibilidad de renovación.

El acuerdo entre FETEIA-OLTRA y CIFA se ha firmado de manera telemática.

El éxito de las misiones empresariales

Acuerdos de colaboración como el alcanzado entre FETEIA-OLTRA y CIFA son posibles gracias a primeros contactos establecidos en misiones empresariales, ferias, conferencias y otras acciones comerciales internacionales en las que participan asociaciones e instituciones del sector. Así lo destacó el presidente de la Federación Española de Transitarios, Enric Ticó,quien agradeció "muy especialmente" al presidente de la Asociación de Transitarios de Barcelona, Emili Sanz, "el impulso que éste ha dado a este contacto y a esta firma". En este sentido, el presidente de FETEIA-OLTRA destacó que "queda demostrado que las misiones empresariales que organizan los puertos, en este caso el de Barcelona, tienen efectos directos en el negocio y la internacionalización de nuestras empresas".

CIFA

China International Freight Forwarders Association (CIFA) fue fundada en Pekín en septiembre del año 2000, está asociada a FIATA y en la actualidad tiene unas 6.200 empresas asociadas en Mainland China. Entre sus miembros se incluyen: organizaciones internacionales de la industria de transporte de carga, empresas internacionales de transporte de carga e instituciones relacionadas con el transporte de carga, así como miembros individuales con alto prestigio e influencia en las industrias de transporte de carga, transporte y logística de China.

En la actualidad, la Asociación de transporte de carga de China tiene casi 600 miembros, incluidos 95 directores y unidades superiores, y 27 organizaciones de la industria de transporte de carga en varias provincias y ciudades. Hay más de 6.000 transitarios internacionales en China.

El departamento de orientación empresarial de CIFA es el Ministerio de Comercio.

veintepies.com

FETEIA- Oltra y CIFA impulsan canales de cooperación entre China y España

VM, 16/03/2021

FETEIA-Oltra ha firmado un acuerdo de colaboración (Memorandum of Understanding) con CIFA (China International Freight Forwarders Association) con sede en Beijing, en virtud del cual ambas partes se comprometen a crear un marco de trabajo que permitirá a cada una de ellas establecer canales de cooperación entre sus respectivas empresas asociadas, tanto en la República Popular China, y el Reino de España.

Enric Ticó

Tanto la dirección de CIFA como la de FETEIA-Oltra manifiestan su compromiso de mantenerse en contacto regularmente con el fin de desarrollar objetivos de interés común y fomentar la interrelación entre los miembros de las dos organizaciones, y muy especialmente de las empresas asociadas a ambas organizaciones.

Colaboración

Con este acuerdo, FETEIA-Oltra contribuye a la internacionalización de nuestras compañías y, a partir de ahora, todas las ATEIAs de nuestro país podrán dirigirse a la oficina central de CIFA que está ubicada en Beijing para que a través de ella puedan entrar en contacto con uno o varios transitarios de una zona determinada de Main China, y viceversa.

El presidente de FETEIA-Oltra, Enric Ticó, destacó durante el acto de la firma del MOU "el gesto de CIFA en cuanto a su propuesta de suscribir dicho acuerdo entre ambas organizaciones y propiciar con ello la colaboración entre los transitarios de ambos países". Ticó agradeció muy especialmente al presidente de la Asociación de Transitarios de Barcelona, Emili Sanz, el impulso que éste había dado a esta firma, destacando que "queda demostrado que las misiones empresariales que organizan los Puertos, en este caso el de Barcelona, tienen efectos directos en el negocio y la internacionalización de nuestras empresas".

el canal
MARÍTIMO Y LOGÍSTICO

El curso online de transporte aéreo está homologado por IATA

Curso de carga aérea de ATEIA Barcelona

La Asociación de Transitarios de Barcelona (ATEIA-OLTRA) inauguró el 17 de marzo una nueva edición del curso de preparación para la obtención del diploma de iniciación a la carga área, homologado por IATA.

Este curso online de transporte aéreo tiene una duración de 54 horas lectivas.

Con su aula virtual, ATEIA Barcelona ha adaptado su prestigioso plan de formación al formato online, dando una respuesta eficaz y rápida a los nuevos requerimientos surgidos con la pandemia.

PRÓXIMAS ACCIONES FORMATIVAS DE ATEIA BARCELONA

CURSILLO DE RECICLAJE PARA TRANSPORTE AÉREO DE MERCANCÍAS PELIGROSAS IATA.
Del 22 al 31 de marzo de 2021

CURSILLO DE RECICLAJE PARA TRANSPORTE AÉREO DE MERCANCÍAS PELIGROSAS IATA.
Del 25 de mayo al 3 de junio de 2021

CURSO DE CAPACITACIÓN PARA TRANSPORTE AÉREO DE MERCANCÍAS PELIGROSAS IATA.
Del 19 de abril al 12 de mayo de 2021

el canal
MARÍTIMO Y LOGÍSTICO

Luis Romeu fue director de la transitaria Tiba en Barcelona hasta su jubilación

Fallece Luis Romeu, un profesional transitario

22 marzo, 2021

Ha fallecido Luis Romeu Vallejo, miembro del Comité Ejecutivo de ATEIA Barcelona y hasta recientemente director de Tiba en Barcelona.

Luis Romeu pertenecía a la reconocida saga familiar Romeu, un grupo con un histórico recorrido en el sector logístico y portuario. Hijo del recordado Ernesto Romeu Sanromá, Luis Romeu empezó a labrar su trayectoria profesional en la transitaria Tiba, perteneciente al grupo que sigue llevando el nombre de su familia. En esta empresa, Luis Romeu ocupó el cargo de director en Barcelona hasta su reciente jubilación.

Luis Romeu mantuvo una activa presencia en la agenda de la comunidad portuaria de Barcelona, donde además de ocupar puestos en el órgano de gobierno de la Asociación de Transitarios también fue un miembro activo del Club del Transitario Marítimo.

Con la perdida de Luis Romeu, el puerto Barcelona pierde un transitario y una cara reconocida en todos los acontecimientos que la comunidad portuaria promovía.
El equipo de El Canal Marítimo y Logístico desea transmitir su condolencia a la familia de Luis Romeu.

ATEIA-OLTRA
Asociación de Transitarios Internacionales de Barcelona
Organización para la Logística, el Transporte y la Representación Aduanera

naucher GLOBAL
INFORMACIÓN MARÍTIMA FIABLE Y PROFESIONAL

OBITUARIO

Fallece el transitario Luis Romeu

Luis Romeu, hasta hace pocos meses máximo responsable de la compañía TIBA, ha fallecido este lunes a la edad de 67 años.

TIBA, perteneciente al Grupo Romeu, es un operador logístico, transitario y agente de aduanas, que presta servicios de transporte marítimo y aéreo en operaciones internacionales. Luis Romeu era un profesional muy conocido, especialmente en la comunidad portuaria de Barcelona donde, entre otros, formaba parte del comité ejecutivo de Ateia Barcelona o del Club del Transitario Marítimo.

El funeral está previsto este miércoles, día 24 de marzo, a las 14:00 horas, en el tanatorio de Sant Gervasi de la capital catalana.

Desde NAUCHERglobal acompañamos a la familia y a los trabajadores de TIBA y Romeu y Cía. en estos momentos.

Diario del Puerto.com

Participantes en la segunda edición 2021 del curso de reciclaje para el transporte aéreo de mercancías peligrosas.

ATEIA Barcelona inaugura una nueva edición de su formación en mercancías peligrosas

La Asociación de Transitarios Internacionales de Barcelona (ATEIA-OLTRA Barcelona) ha inaugurado la segunda edición del curso de reciclaje para transporte aéreo de mercancías peligrosas en 2021.

El inicio de la segunda edición de este curso 2021 tuvo lugar ayer lunes a las 19:00h. La formación tiene una duración de 15 horas.

ATEIA-OLTRA Barcelona tiene previsto llevar a cabo otras acciones formativas próximamente. Concretamente, el curso de capacitación para transporte aéreo de mercancías peligrosas IATA, que se impartirá del 19 de abril al 12 de mayo; y el curso de reciclaje para transporte aéreo de mercancías peligrosas IATA, que tendrá lugar del 25 de mayo al 3 de junio.

veintepies.com

Fallece Luis Romeu Vallejo

Ha fallecido a los 67 años de edad Luis Romeu Vallejo, profesional de reconocido prestigio en el sector portuario y logístico nacional.

Romeu Vallejo era director de Tiba y miembro del Comité Ejecutivo de ATEIA Barcelona y pertenecía a una de las familias de mayor trayectoria en el negocio logístico, la familia Romeu.

El funeral tendrá lugar hoy a las 14,00 horas en el Tanatorio de Sant Gervasi de Barcelona.

Desde estas páginas nos sumamos al dolor de familiares y amigos por tan sensible pérdida.

Transporte XXI
El periódico del transporte y la logística en España

ATEIA-OLTRA BARCELONA INICIA NUEVAS ACCIONES FORMATIVAS

Ateia-Oltra Barcelona afianza su apuesta por la formación. La asociación de transitarios, que preside Emilio Sanz, inició el pasado 17 de marzo, en formato 'online', ante la situación sanitaria, el curso de preparación para la obtención del diploma 'IATA Cargo Introductory Course', de 54 horas de duración. Además, el 22 de marzo arrancó un nuevo curso de reciclaje para el transporte aéreo de mercancías peligrosas, reconocido por IATA, que repetirá entre mayo y junio. Además, del 19 de abril al 12 de mayo, la asociación de transitarios realizará un curso de capacitación para transporte aéreo de mercancías peligrosas IATA.

el canal
MARÍTIMO Y LOGÍSTICO

Curso de carga aérea de ATEIA Barcelona

La Asociación de Transitarios de Barcelona (ATEIA-OLTRA) inauguró este lunes un nuevo curso online de capacitación para el transporte aéreo de mercancías peligrosas, homologado por IATA.

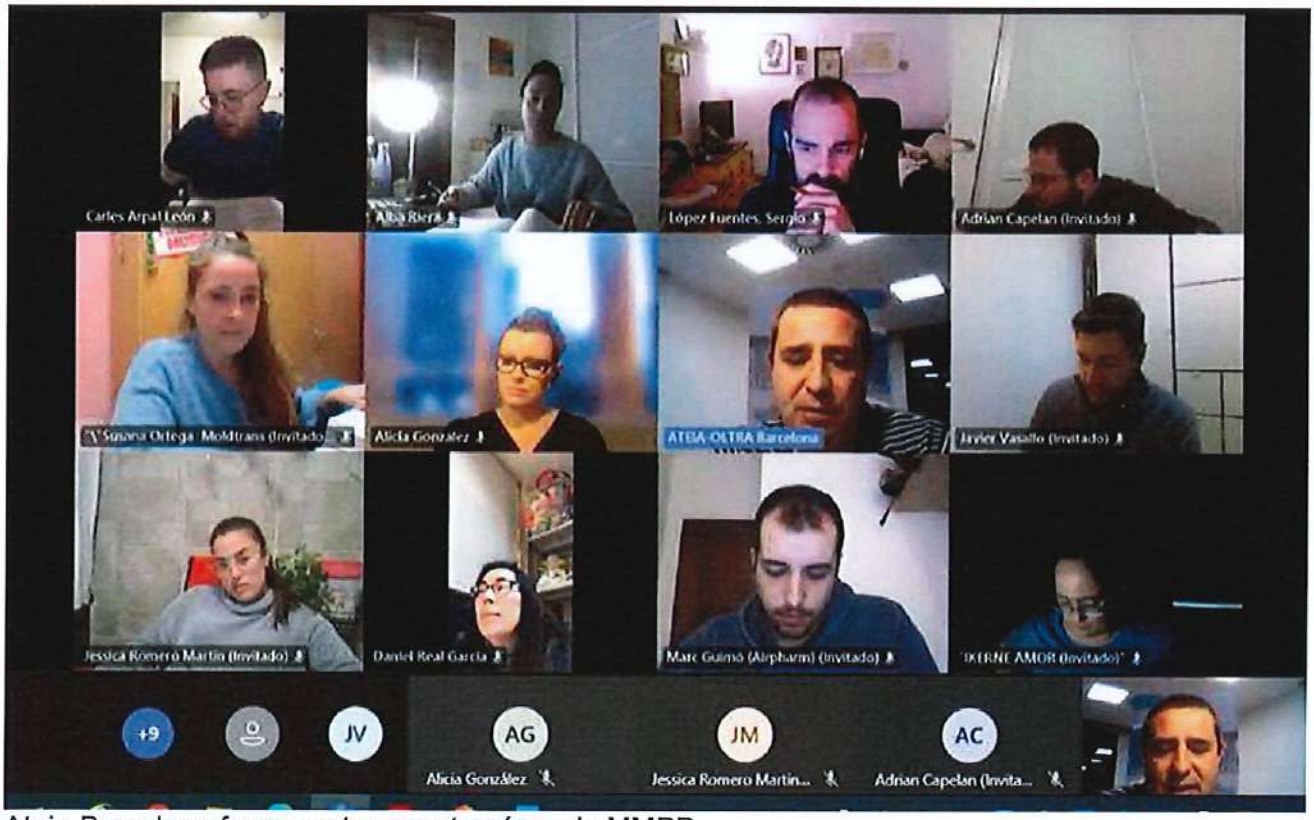
El curso de carga aérea del aula virtual de ATEIA Barcelona tiene una duración de 32,5 horas lectivas.

El siguiente curso a distancia que ofrecerá ATEIA Barcelona, dentro de su plan de formación, será el de reciclaje para el transporte aéreo de mercancías peligrosas de IATA. Tendrá lugar del 25 de mayo al 3 de junio.

Diario del Puerto.com

ATEIA Barcelona forma en transporte aéreo de mercancías peligrosas

ATEIA-OLTRA Barcelona ha iniciado esta semana el curso de captación para transporte aéreo de mercancías peligrosas (MMPP) IATA.



Ateia Barcelona forma en transporte aéreo de MMPP.

La formación, que tiene una duración de 32,5 horas, se desarrolla en formato online.

Por otra parte, la próxima acción formativa de ATEIA Barcelona será un curso de reciclaje para transporte aéreo de mercancías peligrosas IATA, que tendrá lugar del 25 de mayo al 3 de junio de 2021.

veintepies.com

ATEIA-OLTRA Barcelona inició el curso de capacitación para transporte aéreo de mercancías peligrosas IATA

VM, 21/04/2021

El pasado lunes, 19 de abril de 2021, a las 19:00 horas, tuvo lugar el inicio del CURSO DE CAPACITACIÓN PARA TRANSPORTE AÉREO DE MERCANCÍAS PELIGROSAS IATA de 32,5 horas de duración.

El citado curso se desarrolla de forma online / aula virtual.

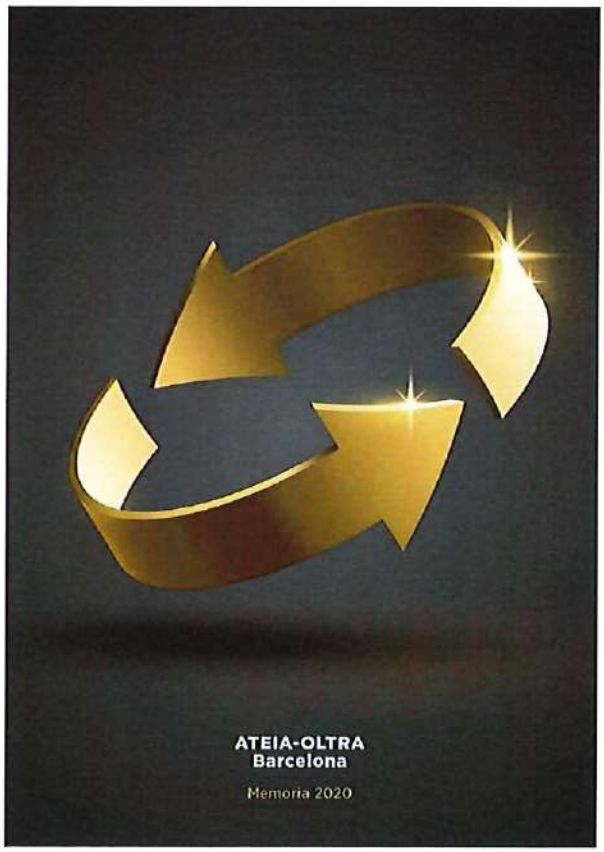
el canal
MARÍTIMO Y LOGÍSTICO

Asamblea General de ATEIA Barcelona

La Asociación de Transitarios de Barcelona (ATEIA-OLTRA) ha celebrado este miércoles su Asamblea General ordinaria de forma telemática, bajo la presidencia de Emilio Sanz.

Durante la asamblea de ATEIA Barcelona se ha presentado el balance económico del ejercicio 2020, según informe auditado, así como el presupuesto para el actual ejercicio 2021. Ambos han sido aprobados por unanimidad por parte de los asistentes a la convocatoria. En la asamblea se ha presentado la Memoria 2020 de la asociación

En lo que se refiere al informe de gestión, se ha presentado a los asistentes la Memoria anual 2020 de ATEIA Barcelona en la que se recoge la actividad y servicios de la entidad.



veintepies.com

La Asociación de Transitarios Internacionales de Barcelona celebra su Asamblea General Ordinaria

Aprobada por unanimidad la gestión anual de la organización empresarial de transitarios de Barcelona: memoria de actividades, balance económico auditado 2020 y presupuesto 2021

ATEIA-OLTRA Barcelona (Asociación de Transitarios Internacionales de Barcelona. Organización para la Logística, el Transporte y la Representación Aduanera) ha celebrado telemáticamente en el día de hoy su Asamblea General Ordinaria, presentando el Balance económico del ejercicio 2020, según informe auditado; así como el presupuesto para el actual ejercicio 2021. Todo ello ha sido aprobado por unanimidad por parte de los asistentes.

En lo que se refiere al informe de gestión, se ha presentado a los asistentes la Memoria Anual 2020 en la que se recoge la actividad y servicios de la entidad.

Diario del Puerto.com

ATEIA Barcelona aprueba su presupuesto para 2021

ATEIA-OLTRA Barcelona (Asociación de Transitarios Internacionales de Barcelona. Organización para la Logística, el Transporte y la Representación Aduanera) ha celebrado telemáticamente en el día de hoy su Asamblea General Ordinaria.

Durante la reunión, se ha presentado el balance económico del ejercicio 2020, según informe auditado; así como el presupuesto para el actual ejercicio 2021. Todo ello ha sido aprobado por unanimidad por parte de los asistentes.

En lo que se refiere al informe de gestión, se ha presentado a los asistentes la Memoria Anual 2020 en la que se recoge la actividad y servicios de la entidad.

En este documento, ATEIA Barcelona repasa cómo la pandemia afectó a la formación que imparte la Asociación y la rápida respuesta para hacer frente y adaptarse. Por otra parte, recoge también los actos en los que ha participado la entidad, tanto online como presenciales.

Objetivos

La Memoria Anual que ha presentado ATEIA Barcelona recoge, entre otras cuestiones los objetivos de la entidad, que resume en:

• Representar los intereses de las empresas asociadas ante las instituciones públicas y privadas, así como en los principales foros empresariales nacionales e internacionales.

• Aglutinar el intercambio de conocimientos y experiencias empresariales, a través de las Comisiones Técnicas que abordan los temas de interés para el presente y futuro de nuestras empresas asociadas.

• Ofrecer servicios, adaptados a las necesidades de las empresas asociadas.

PORT
PORT EDICIONES S.L.

La Asociación de Transitarios Internacionales de Barcelona celebra su Asamblea General Ordinaria

May 21, 2021 | General

ATEIA-OLTRA Barcelona (Asociación de Transitarios Internacionales de Barcelona. Organización para la Logística, el Transporte y la Representación Aduanera) celebró telemáticamente el día 19 de mayo su Asamblea General Ordinaria, bajo la presidencia de Emilio Sanz, presentando el Balance económico del ejercicio 2020, según informe auditado; así como el presupuesto para el actual ejercicio 2021. Todo ello fue aprobado por unanimidad por parte de los asistentes.
En lo que se refiere al informe de gestión, se ha presentado a los asistentes la Memoria Anual 2020 en la que se recoge la actividad y servicios de la entidad.

Diario del Puerto.com

Los Embajadores de Sostenibilidad del Port de Barcelona, claves para el crecimiento

El Port de Barcelona ha nombrado a sus Embajadores de Sostenibilidad en un acto celebrado hoy en el Aula dels Estels. La presidenta de la AP de Barcelona, Mercè Conesa, ha sido la encargada de entregar las acreditaciones a los 21 primeros Embajadores, que son representantes de empresas y asociaciones del Port que han destacado por su compromiso con la sostenibilidad.

Imagen de los primeros Embajadores de Sostenibilidad del Port de Barcelona.

Los Embajadores de Sostenibilidad del Port de Barcelona tienen el objetivo de difundir los valores de sostenibilidad entre las diferentes organizaciones y personas que integran la Comunidad Portuaria de Barcelona, explicando al mismo tiempo qué se ha hecho hasta ahora en el Port y cuáles son los proyectos que están en marcha para conseguir que esta infraestructura siga creciendo bajo criterios de sostenibilidad social, económica y medioambiental.

En la entrega de las acreditaciones, Mercè Conesa ha agradecido la "implicación que han demostrado los Embajadores de Sostenibilidad hasta ahora" y ha puesto en valor la labor que realizan estas personas de forma voluntaria en este ámbito.

Diario del Puerto.com

La presidenta de la AP de Barcelona ha explicado que una de las recomendaciones de las Naciones Unidas a la hora de dar a conocer los Objetivos de Desarrollo Sostenible era que "deben aterrizar en las localidades" y "aplicarse en las comunidades para que los cambios puedan hacerse realidad".

También ha recordado que la figura de los Embajadores "es muy importante para garantizar que el Port de Barcelona pueda seguir creciendo de forma sostenible".

Ante los que piden que el Port reduzca su actividad, Mercè Conesa ha apostado por "crecer seguir generando prosperidad por el país y por los ciudadanos, pero transformando nuestra actividad bajo criterios de sostenibilidad", por lo que "el papel juegan los embajadores para explicar esta transformación es muy importante", concluye.

Figura creada en 2019

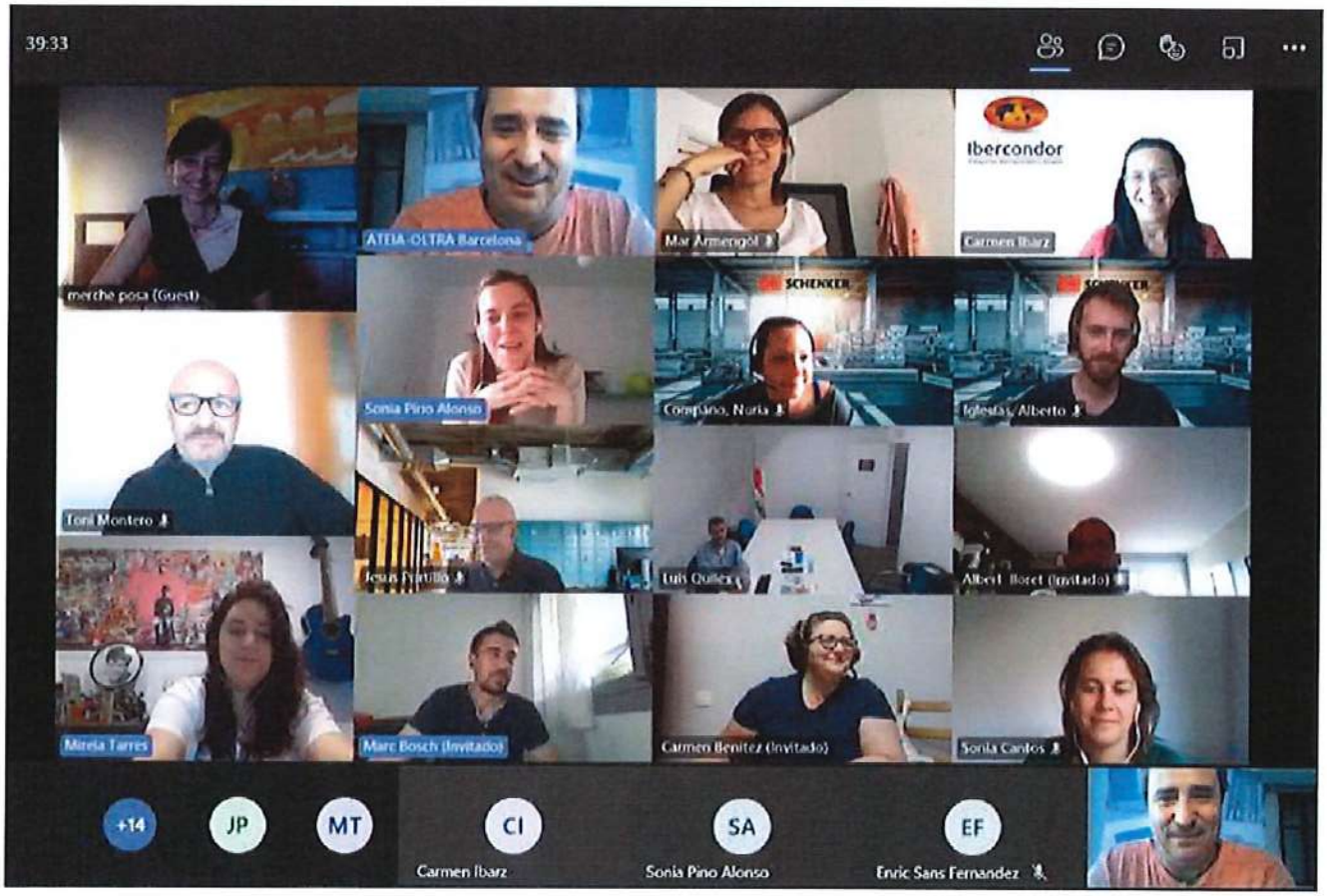
La figura del Embajador de Sostenibilidad fue creada en el año 2019 dentro del Plan de Sostenibilidad Sectorial del Port de Barcelona. Las restricciones de movilidad y de reunión generadas por el COVID-19 han limitado su labor durante este tiempo y ha sido la razón del aplazamiento hasta hoy de su nombramiento oficial.

Durante este tiempo los embajadores han conseguido mantener su actividad y el número de empresas adheridas al Plan de Sostenibilidad Sectorial del Port de Barcelona ha crecido hasta llegar a las 89 actuales.

Diario del Puerto.com

ATEIA Barcelona inicia la tercera edición de su curso de transporte aéreo de MMPP

Esta semana, ATEIA-OLTRA Barcelona inició la tercera edición 2021 del cursillo de "Reciclaje para transporte aéreo de mercancías peligrosas IATA", que se celebró en formato online.



Cursillo de "Reciclaje para transporte aéreo de mercancías peligrosas IATA".

Desde la entidad recuerdan que, para que la capacitación en transporte aéreo de mercancías peligrosas IATA mantenga su vigencia, es necesario realizar un cursillo de reciclaje cada dos años.

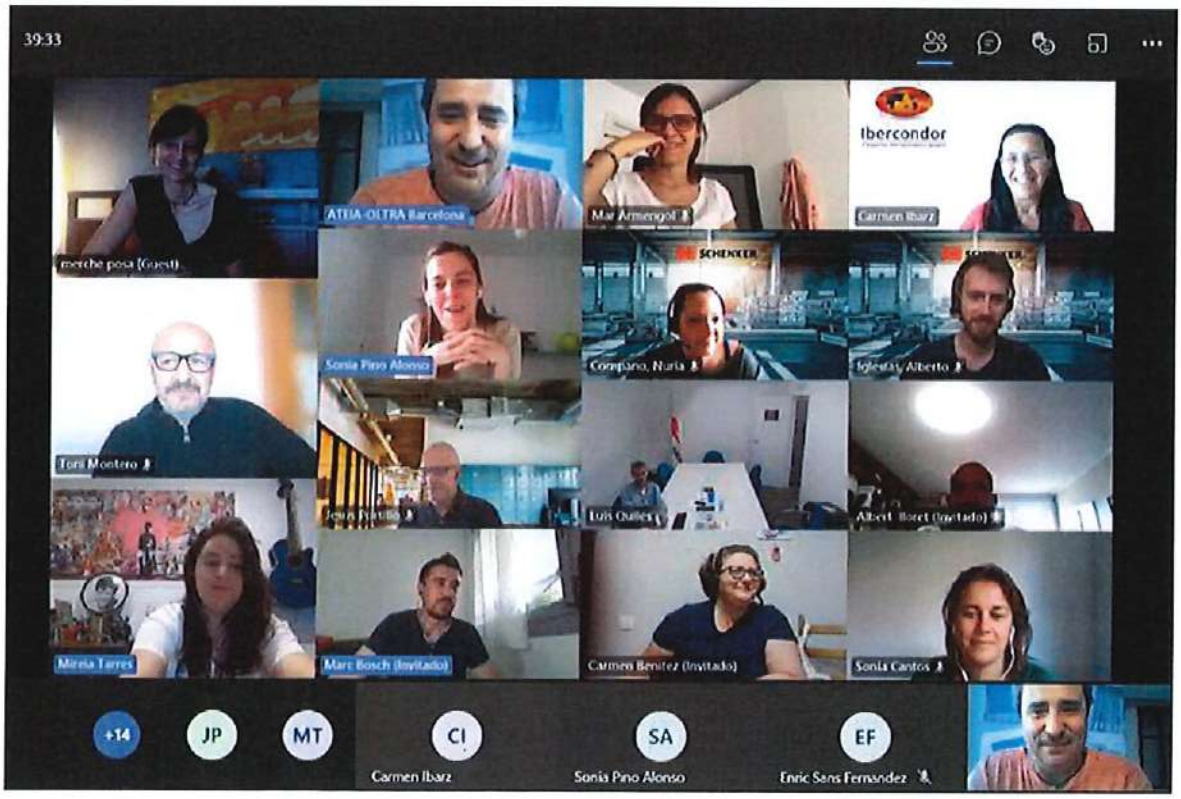
el canal
MARÍTIMO Y LOGÍSTICO

Curso de carga aérea de ATEIA Barcelona

La Asociación de Transitarios de Barcelona (ATEIA-OLTRA) inauguró el 25 de mayo la tercera edición del 2021 de su reconocido curso de reciclaje para el transporte aéreo de mercancías peligrosas, homologado por IATA.

El curso de carga aérea se desarrolla en formato online dentro del aula virtual de ATEIA Barcelona.

ATEIA recuerda que para mantener la vigencia de la autorización de capacitación en el transporte aéreo de mercancías peligrosas, otorgada por IATA, es necesario un curso de reciclaje cada dos años.



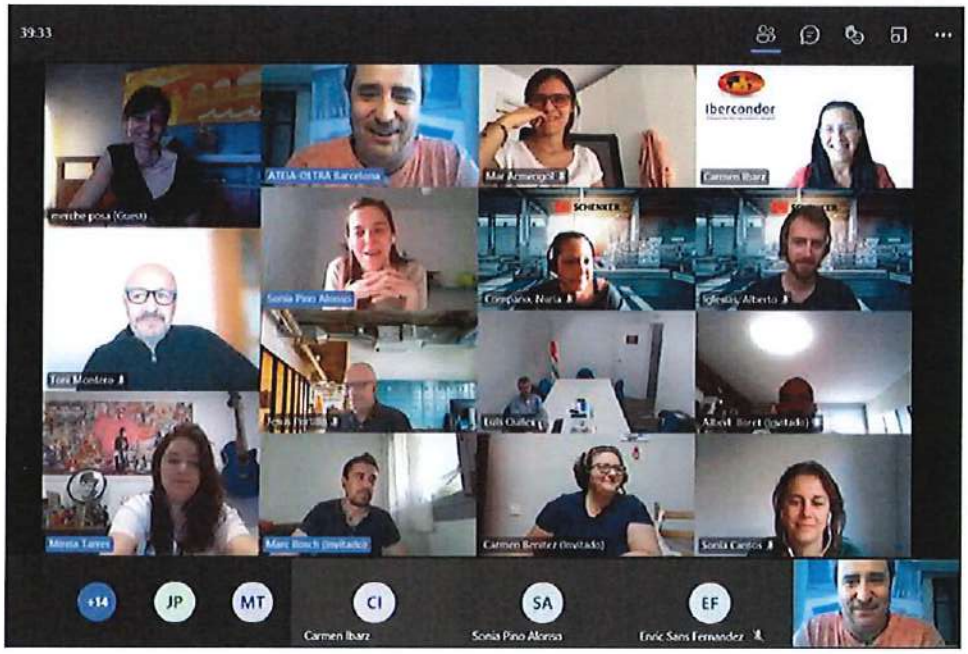
El curso de carga aérea se desarrolla dentro del aula virtual de ATEIA Barcelona

veintepies.com

ATEIA-Oltra Barcelona celebra el curso de reciclaje para mercancías peligrosas IATA

ATEIA-Oltra Barcelona ha desarrollado el Cursillo de Reciclaje para Transporte Aéreo de Mercancías Peligrosas IATA. La jornada se ha celebrado en formato online en aula virtual.

Recordar que para que la capacitación en transporte aéreo de mercancías peligrosas IATA mantenga su vigencia es necesario realizar un cursillo de reciclaje cada dos años.



El cursillo se desarrolló en formato online (Foto ATEIA-Oltra)

Diario del Puerto.com

Catalunya dice sí a la ampliación del Aeropuerto de Barcelona-El Prat

Entidades y agentes económicos representativos de la actividad económica y del tejido productivo e industrial de la ciudad de Barcelona y del conjunto de Catalunya han reclamado esta mañana un pacto institucional para aprobar la ampliación del Aeropuerto de Barcelona-El Prat, en un acto celebrado en la sede de ESADE.

foto open day 2019 bcn

En el acto han participado el director de ESADE, Koldo Echebarria; el ex conseller de la Generalitat de Catalunya, Andreu Mas-Colell; el presidente del Cercle d'Economia, Javier Faus, el presidente de PIMEC, Antoni Cañete; el presidente de UFEC, Gerard Esteve; presidenta de Barcelona Global, Aurora Catà; el presidente de AIJEC, Rubén Sans; el presidente del RACC, Josep Mateu; la presidenta de la Cambra de Comerç de Barcelona, Mònica Roca; el presidente de Foment del Treball, Josep Sánchez.

Diario del Puerto.com

Las voces de la ampliación

Durante su intervención, Koldo Echebarria se ha referido a la ampliación del Aeropuerto de Barcelona como "un proyecto muy enriquecedor para el entorno educativo y para los estudiantes internacionales que estudian en nuestro campus".

Mònica Roca, presidenta de la Cambra de Comerç de Barcelona.

"La necesidad de ampliar el Aeropuerto de Barcelona-El Prat existe y no podemos dejar pasar esta oportunidad de crecimiento"

Asimismo, Andreu Mas-Colell ha apuntado que "para continuar impulsando Barcelona como una ciudad de conocimiento referente en el mundo, necesitamos un aeropuerto de primera".

Javier Faus ha destacado que "nos preocupa la apología del decrecimiento que estamos viviendo y debemos abogar por un crecimiento sostenible y el aeropuerto se ha visto perjudicado por el crecimiento sostenible".

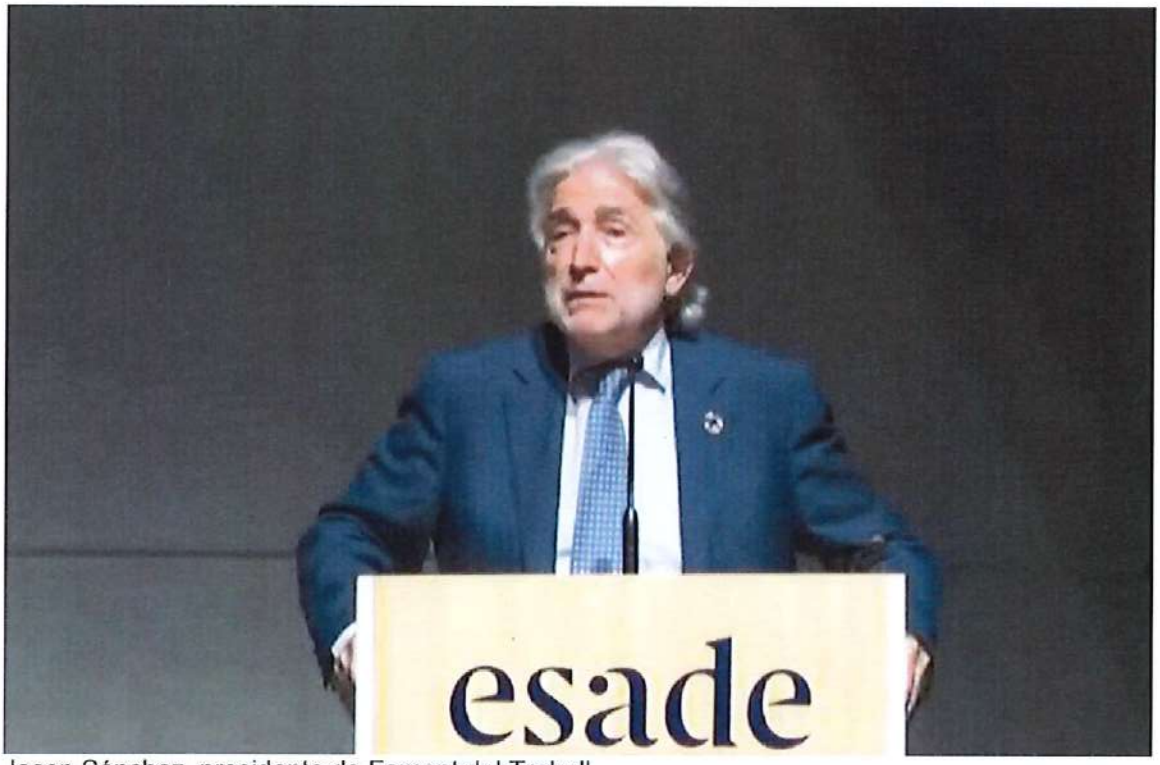
Por su parte, Antoni Cañete ha recordado que "invertir en un área estratégica como es el Aeropuerto de Barcelona nos dará un nivel de competitividad y la posibilidad de ser un hub de ámbito transoceánico".

Diario del Puerto.com

Por otra parte, Gerard Esteve ha manifestado que "el mundo del deporte dicen sí al futuro y sí a la ampliación del aeropuerto, del mismo modo que dijo sí al posicionamiento de Barcelona en este ámbito con la celebración de las Olimpiadas del '92, que marcaron un hito histórico para la zona".

Aurora Catà ha señalado que "la Barcelona del talento y la Barcelona del talento que reclamamos demanda y necesita el mejor aeropuerto posible y ahora tenemos la posibilidad de hacerlo realidad".

" Ya hemos perdido muchas oportunidades y este avión hacia la prosperidad no puede escapársenos"



Josep Sánchez, presidente de Foment del Treball.

Rubén Sans ha apelado a los estudios que demuestran que un aeropuerto en condiciones es un catalizador de la economía y como nexo de unión de la economía del futuro.

Josep Mateu ha recordado la labor del aeropuerto como pieza clave para la movilidad e indispensable para poder competir con otras regiones Europeas. Además, ha destacado que "por el momento ya hemos conseguido que se hable de ello".

Posteriormente, Mònica Roca ha hecho hincapié en "la necesidad de ampliar el Aeropuerto de Barcelona-El Prat existe y no podemos dejar pasar esta oportunidad de crecimiento".

Diario del Puerto.com

Por último, Josep Sánchez ha mostrado su esperanza y confianza en que "este acuerdo sea posible y tengamos un aeropuerto muy competitivo. Ya hemos perdido muchas oportunidades y este avión hacia la prosperidad no puede escapársenos".

El acto ha sido clausurado por el presidente y CEO de Vueling, Marcos Sansavini.

Manifiesto a favor de la ampliación

Todos los ponentes han apoyado el Manifiesto sobre la ampliación del Aeropuerto de Barcelona-El Prat, que ha sido impulsado por Foment del Treball y suscrito por organizaciones empresariales como la Cámara de Comerç de Barcelona, Barcelona TechCity, Cercle d'Economia, Círculo Ecuestre, ESADE, Foment del Treball, PIMEC, RACC y UFEC. Además de entidades del sector logístico como la **Asociación de Transitarios Internacionales de Barcelona (ATEIA-OLTRA)** que representa a empresas transitarias, operadores logísticos y representantes aduaneros de la provincia de Barcelona.

Sí al aeropuerto

Dicho manifiesto pone de relieve que la ampliación del Aeropuerto de Barcelona-El Prat debe contribuir a la recuperación económica y al crecimiento del país, reforzando su papel de hub intercontinental: atraer vuelos intercontinentales y de larga distancia es fundamental para disponer de un servicio de calidad en el ámbito del transporte de mercancías internacional y de la logística que éste genera. Dicha ampliación es conciliable con el Port de Barcelona y debe permitir un desarrollo conjunto de ambas infraestructuras tan relevantes en el sur de Europa.

El Aeropuerto de Barcelona-El Prat, como infraestructura pública, debe responder al interés social y económico del país; y requiere del consenso de las Administraciones públicas y sociedad civil en cuanto a la firme decisión en dicha ampliación, así como en las medidas medioambientales que se deben adoptar para facilitar su ejecución, amén de la obtención del retorno positivo en lo que a efectos económicos y sociales se refiere.

el canal
MARÍTIMO Y LOGÍSTICO

Presión para la ampliación del aeropuerto de Barcelona

Más de 200 entidades y organizaciones económicas y sociales han reclamado este miércoles la ampliación del aeropuerto de Barcelona

Cerca de 200 entidades y organizaciones económicas y sociales han reclamado este miércoles en Barcelona la ampliación del aeropuerto de Barcelona. Los representantes empresariales han defendido la inversión de 1.704 millones propuesta por Aena.

El acto reivindicativo bajo el lema "Sí al acuerdo de ampliación del aeropuerto"', ha acogido las entidades y agentes económicos más representativos de la actividad económica y del tejido productivo de la ciudad de Barcelona y de Catalunya. Las organizaciones han reclamado un gran pacto institucional para aprobar la ampliación del aeropuerto Barcelona, entre las administraciones públicas –Gobierno del Estado español (Aena), Generalitat de Catalunya, Àrea Metropolitana de Barcelona los ayuntamientos de Barcelona y del conjunto del Baix Llobregat– con la complicidad de las autoridades de la Unión Europea.

el canal
MARÍTIMO Y LOGÍSTICO

La ampliación prevista en el Plan Barcelona consiste en una nueva terminal satélite y la ampliación de 500 metros de una de las pistas paralelas. La inversión estimada es de 1.700 millones de euros en el periodo 2022-2026; 83.000 ocupaciones directas y un total de 350.000 ocupaciones nuevas. Además, estimularía el crecimiento del PIB catalán en más de dos puntos, de 6,8% al 8,9%, según un comunicado de las 200 entidades participantes en el acto de este miércoles.

ATEIA-OLTRA Barcelona se adhiere al Manifiesto sobre la ampliación del aeropuerto

Impulsado por Foment del Treball, el Manifiesto sobre la ampliación del aeropuerto de Barcelona-El Prat ha sido suscrito por organizaciones empresariales entre las cuales figura la Asociación de Transitarios Internacionales de Barcelona que representa a empresas transitarias, operadores logísticos y representantes aduaneros de la provincia de Barcelona.

Entidades y agentes económicos representativos de la actividad económica y del tejido productivo e industrial de la ciudad de Barcelona y del conjunto de Catalunya reclaman un pacto institucional para aprobar la ampliación del aeropuerto de Barcelona-El Prat.

El Manifiesto pone de relieve que la ampliación del aeropuerto de Barcelona-El Prat debe contribuir a la recuperación económica y al crecimiento del país, reforzando su papel de hub intercontinental: atraer vuelos intercontinentales y de larga distancia es fundamental para disponer de un servicio de calidad en el ámbito del transporte de mercancías internacional y de la logística que éste genera. Dicha ampliación es conciliable con el Port de Barcelona y debe permitir un desarrollo conjunto de ambas infraestructuras tan relevantes en el Sur de Europa.

El aeropuerto de Barcelona-El Prat, como infraestructura pública, debe responder al interés social y económico del país; y requiere del consenso de las Administraciones públicas y sociedad civil en cuanto a la firme decisión en dicha ampliación, así como en las medidas medioambientales que se deben adoptar para facilitar su ejecución, amén de la obtención del retorno positivo en lo que a afectos económicos y sociales se refiere.

ATEIA Barcelona

el MERCANTIL

Los empresarios avivan el debate del Aeropuerto de Barcelona en un acto a favor de su ampliación

Foment del Treball recuerda que "no nos sobra el tiempo" y apremia a la Generalitat a llegar a un acuerdo rápido de la mesa institucional

Representantes del tejido empresarial catalán durante el acto para reivindicar la ampliación del Aeropuerto de Barcelona-El Prat | **Foment del Treball**

La ampliación del Aeropuerto de Barcelona-El Prat ha sumado hoy adeptos. En los últimos días, se ha avivado el debate sobre este proyecto y, en un acto reivindicativo organizado hoy por Foment del Treball, los principales actores del tejido empresarial catalán se han posicionado a favor. Entidades como la Cambra de Comerç de Barcelona, Cercle d'Economia o Pimec, además de Foment del Treball, han manifestado su apoyo al proyecto y han defendido un gran pacto institucional entre Aena, la Generalitat de Catalunya, el Área Metropolitana de Barcelona (AMB) y los ayuntamientos implicados. "La inversión de Aena, sumada a las que Renfe tiene previstas en Catalunya, representarán un gran cambio cualitativo y revolucionario en la conectividad de Barcelona con el mundo", ha destacado el presidente de Foment del Treball, Josep Sánchez Llibre. Asimismo, estas instituciones empresariales han defendido que la ampliación "debe ser plenamente conciliable con el puerto de Barcelona" y que "tiene que permitir el desarrollo armónico de ambas infraestructuras".

el MERCANTIL

¿QUÉ COMPORTARÍA LA AMPLIACIÓN DEL AEROPUERTO?

Aena ha planteado una inversión de 1.700 millones de euros, que conllevaría la creación de 350.000 puestos de trabajo, de los cuales 83.000 serían directos. Con la actual reivindicación y la elaboración de un manifiesto, las principales entidades empresariales catalanas han defendido la construcción de la terminal satélite y el alargamiento de una de las pistas para dotar al aeropuerto de una "dimensión adecuada" para el papel de hub que busca desempeñar. En concreto, se trataría de un hub para vuelos intercontinentales y de larga distancia, en línea con la voluntad del Comité de Desarrollo de Rutas Aéreas de Barcelona (CDRA). "El coste de oportunidad y de imagen de no llevar a cabo esta inversión sería altísimo para la economía de Catalunya, pues se perdería competitividad y conectividad en un mundo cada vez más global", han señalado. Asimismo, en el manifesto han asegurado que la ampliación permitiría que la contribución del aeropuerto al PIB catalán pasase del 7% al 9%.

Mientras el Ayuntamiento de Barcelona ha expresado su oposición a la iniciativa, la Generalitat de Catalunya convocará en los próximos días una mesa institucional con las entidades implicadas para debatir la posible ampliación. Sánchez Llibre ha expresado, durante el evento, su satisfacción con la decisión tomada por el Ejecutivo catalán, pero también ha recalcado que "no nos sobra el tiempo y el acuerdo ha de ser rápido". El presidente de Aena, Maurici Lucena, ya apuntó el pasado mes de abril a la necesidad de que Catalunya dé luz verde a la propuesta de la terminal antes de verano, pues sino se debería esperar al menos cinco años para retomar el proyecto.

El vicepresidente de Catalunya y consejero de Polítiques Digitals i Territori, Jordi Puigneró, también se ha pronunciado respecto a este tema y ha destacado que "no nos podemos permitir el lujo de no tener un aeropuerto preparado para la economía del siglo XXI y, por eso, hemos acordado crear una mesa institucional de trabajo para abordar el futuro de las infraestructuras aeroportuarias de Catalunya y, en concreto, ordenar el debate que se ha abierto estos días sobre la posible ampliación del aeropuerto". Asimismo, ha señalado que "hemos sido un país industrial y las infraestructuras han sido clave para mover mercancías y personas" y que "ahora tenemos que ser también un país digital y debemos poder mover bit y megabits".

el MERCANTIL

LA REIVINDICACIÓN DEL TEJIDO EMPRESARIAL EN 7 FRASES

"Tenemos que estar a la altura de las circunstancias, ya se han perdido demasiadas oportunidades y este avión de la sostenibilidad no se nos puede escapar"

Josep Sánchez Llibre Presidente de Foment del Treball

"Para que la inversión de la ampliación sea sostenible debemos ser capaces, con el apoyo de todos los actores, de reactivar la demanda y asegurar que la inversión no repercuta en los costes en los pasajeros"

Marco Sansavini Presidente y director general de Vueling

"El aeropuerto está limitado por su infraestructura y eso provoca que los destinos interesantes para la sociedad catalana no se puedan abordar debido a que estas limitaciones no permiten la condición de hub internacional que requieren estos enlaces"

Mònica Roca Presidenta de la Cambra de Comerç de Barcelona

"No hace falta que las autoridades se entretengan en analizar las perspectivas empresariales del proyecto, quien arriesga es la empresa, pero sí que es su responsabilidad velar por las implicaciones medioambientales"

Andreu Mas-Colell Exconsejero de la Generalitat de Catalunya

el MERCANTIL

"La ampliación del aeropuerto no va en contra de Girona ni de Reus, pero si queremos tener un hub, se deben concentrar los esfuerzos y las inversiones en Barcelona-El Prat, pues no hay ningún sistema aeroportuario que haga de dos o tres aeropuertos pequeños o medianos uno grande"

Javier Faus Presidente del Cercle d'Economia

"Nos hace falta una nueva pista, una terminal más grande, pero también una aduana que sea más eficiente para el transporte de carga, un control fronterizo ágil de pasajeros no comunitarios, un hangar de reparación de aeronaves activo y, sobre todo, una mayor participación de las instituciones catalanas en la gestión de esta gran infraestructura"

Antoni Cañete Presidente de Pimec

"Nos preocupa que, debido a las discrepancias, acabemos desaprovechando una oportunidad de crecimiento imprescindible para el progreso social y económico de nuestra sociedad, que no se llegue a los acuerdos para encontrar la solución medioambiental que ha de compensar la ampliación de la tercera pista"

Josep Mateu Presidente del RACC

el MERCANTIL

Por su parte, el presidente y director general de la aerolínea Vueling, Marco Sansavini, también ha mostrado su apoyo al proyecto y ha destacado "la trascendencia de la decisión que nos espera". El directivo ha emplazado a "sentarnos a trabajar para encontrar la mejor solución para Barcelona y Catalunya" y ha recordado que "cuando la demanda vuelva a los niveles anteriores de la crisis, nos volveremos a encontrar con un aeropuerto saturado". Ello implica, según ha explicado, "problemas en la operativa diaria, en la experiencia del cliente, y en la posibilidad de desarrollar las oportunidades de crecimiento de la conectividad".

En relación a ello, los empresarios catalanes han recordado que la infraestructura aeroportuaria "está agotando su capacidad", pues en 2019 se registraron cerca de 53 millones de pasajeros, acercándose a su límite de 55 millones. De esta forma, "ahora de lo que se trata es que el aeropuerto, a través de su última ampliación, contribuya a la recuperación económica de Catalunya y a su crecimiento". Tal como ha señalado el presidente del Cercle d'Economia, Javier Faus, "esta es la última ampliación que haría el aeropuerto, pues está ya consensuado con Aena y las Administraciones, y duraría hasta 2040".

Por otra parte, el delegado especial del Estado en el Consorci de la Zona Franca de Barcelona, Pere Navarro, también ha insistido durante los últimos días en la "imperiosa necesidad de ampliar el Aeropuerto de Barcelona para convertirlo en un hub internacional que permita una mayor reactivación de la economía, a la vez que se reafirma el potencial de Barcelona como capital mundial de la nueva economía". En este sentido, ha añadido que "la ampliación también es una oportunidad de convertir una de las mayores infraestructuras de la ciudad en un ejemplo en materia de innovación y sostenibilidad".

De hecho, en términos de sostenibilidad, la propuesta de Aena incluye una ampliación de la superficie protegida superior al 25% en el Delta del Llobregat y la compensación de 1 a 10 los espacios naturales afectados. En este sentido, el exconsejero de la Generalitat de Catalunya Andreu Mas-Colell, ha animado a Aena y a la Generalitat a que diseñen un proyecto y estructura de garantías y plazos en su ejecución que, permitiendo alargar la pista, "configure unos espacios protegidos de calidad superior al actual" y ha señalado que "hay una posibilidad real de que este proyecto se pueda configurar de una forma que las implicaciones medioambientales no solo sean neutras, sino positivas". Asimismo, ha concluido que "un buen plan será aceptado por una Europa que no quiere hacernos daño y que ya aceptó modificaciones del mismo estilo para el Aeropuerto de Rotterdam".

Transporte XXI
El periódico del transporte y la logística en España

ATEIA POSICIONADA A FAVOR DE LA AMPLIACIÓN DEL AEROPUERTO

Ateia-Oltra Barcelona se ha posicionado a favor de la ampliación del aeropuerto de Barcelona proyectada por Aena. La asociación ha firmado el manifiesto de Foment del Treball. El documento pone de relieve que la ampliación debe contribuir a la recuperación económica y a reforzar el aeropuerto como *hub*. Y ello supone "atraer vuelos intercontinentales y de larga distancia, lo que es fundamental para disponer de un servicio de calidad en el ámbito del transporte internacional de mercancías y de la logística que este genera". La ampliación, que contempla prolongar en 500 metros una de las pistas, "es conciliable con el puerto de Barcelona y debe permitir un desarrollo conjunto de ambas infraestructuras tan relevantes en el sur de Europa". Ante las posiciones encontradas que genera la ampliación, el Gobierno de Pere Aragonès convocó una mesa institucional con la participación de todas las partes para lograr un consenso. De la reunión salió la creación de una mesa técnica. Las organizaciones empresariales se han mostrado favorables al proyecto presentado por Aena, que rechazan los Ayuntamientos de El Prat y Barcelona por el negativo impacto ambiental en una zona protegida. La Generalitat avala la ampliación, pero vinculándola a la conexión en AVE con los aeropuertos de Reus y Girona.

Diario del Puerto.com

PULSE 2021

ATEIA-OLTRA
Associació de Transitaris Internacionals de Barcelona
Organització per a la Logística, el Transport i la Representació Duanera

INFORMACIÓN TÉCNICA
ASESORÍA JURÍDICA
FORMACIÓN ESPECIALIZADA
BOLSA DE TRABAJO

LA ASOCIACIÓN DE EMPRESAS TRANSITARIAS, OPERADORES LOGÍSTICOS Y REPRESENTANTES ADUANEROS

Miembro de:
FOMENT DEL TREBALL
FETEIA-OLTRA (CLECAT - FIATA - ALACAT)

Vía Laietana, 32-34 2º
08003 BARCELONA
Tel.: 93 315 09 03
e-mail: ateia@bcn.ateia.com

www.bcn.ateia.com

Diario del Puerto.com

Port de Barcelona pone en valor la figura del transitario en la cadena logística

Damià Calvet, presidente de la Autoridad Portuaria de Barcelona, ha recibido hoy en su sede a representantes de ATEIA-OLTRA, con quien se ha reunido para estrechar su colaboración con el objetivo de optimizar los servicios a los clientes del Port de Barcelona.

ATEIA-OLTRA visita el Port de Barcelona.

Durante la visita, el Port ha destacado que los transitarios son una figura indispensable para el buen funcionamiento de la cadena logística. Y, además, ha recordado que son un "colectivo clave" dentro de la comunidad portuaria.

el canal
MARÍTIMO Y LOGÍSTICO

ATEIA Barcelona manifiesta ante Damià Calvet su preocupación por el transporte marítimo

Una representación del Comité Ejecutivo de ATEIA Barcelona, encabezada por su presidente Emilio Sanz, se ha reunido con Damià Calvet, presidente del puerto de Barcelona

el canal
MARÍTIMO Y LOGÍSTICO

Los encuentros institucionales del presidente del puerto de Barcelona, Damià Calvet, se suceden desde que tomó posesión de su cargo en el mes de julio. Este jueves, se ha reunido con una delegación del Comité Ejecutivo de ATEIA Barcelona, encabezada por su presidente Emilio Sanz. En esta primera toma de contacto, los transitarios se han presentado como los operadores indispensables para el correcto funcionamiento de la cadena logística.

Uno de los temas más destacados que ha puesto Emilio Sanz sobre la mesa, ante Damià Calvet, ha sido la situación actual del transporte marítimo a nivel mundial al tratarse de una cuestión que preocupa a las empresas transitarias, operadores logísticos y representantes aduaneros asociados a ATEIA.

Emilio, Sanz, presidente de ATEIA Barcelona, Damià Calvet, presidente del puerto de Barcelona, y José Alberto Carbonell, director general del puerto

el canal
MARÍTIMO Y LOGÍSTICO

La representación del órgano de decisión de la Asociación de Transitarios de Barcelona (ATEIA-OLTRA) también ha abordado asuntos de interés general que se trabajan conjuntamente en distintos foros y grupos de trabajo del puerto de Barcelona. Entre las comisiones y órganos en los que ATEIA participa destaca, especialmente, su presencia como miembro del Consejo de Administración de la APB.

Parta terminar, los representantes de ATEIA Barcelona han acordado con la Autoridad Portuaria reforzar su colaboración para optimizar los servicios a los cargadores del puerto.

Port de Barcelona
@portdebarcelona

Els transitaris són indispensables per al bon funcionament de la cadena logística. També són un col·lectiu clau dintre de la #ComunitatPortuària.

Amb ATEIA-Oltra avui hem parlat de com reforçar la nostra col·laboració per optimitzar el servei als clients del #PortdeBarcelona.

Damià Calvet

Damià Calvet i Valera • 1er
President at Port de Barcelona
2 semanas •

Els transitaris són indispensables per al bon funcionament de la cadena logística i de la comunitat portuàrian. Amb ATEIA OLTRA Barcelona hem parlat de com reforçar la nostra col·laboració per optimitzar el servei als clients del Port de Barcelona.

Ver traducción

12

Reacciones

+4

Recomendar Comentar Compartir Enviar

Añadir un comentario

Damià Calvet i Valera · 1er
President at Port de Barcelona
2 semanas ·

Els transitaris són indispensables per al bon funcionament de la cadena logística i de la comunitat portuària. Amb ATEIA OLTRA Barcelona hem parlat de com reforçar la nostra col·laboració per optimitzar el servei als clie ... ver más

Ver traducción

9 · 1 comentario

Recomendar Comentar Compartir Enviar

820 visualizaciones de tu publicación en el feed

Añadir un comentario

Más relevantes

Alberto Fontana Cabot · 1er 2 semanas
Presidente Consejo en ALBERTO FONTANA, S.L.

Ja era hora!! que algu de l'Administracio fes algun comentari positiu sobre
noseltres,espero sigui sincer o al meinx que sno siguem invisibles.

Ver traducción

Recomendar | Responder

naucher GLOBAL
INFORMACIÓN MARÍTIMA FIABLE Y PROFESIONAL

Una representación de Ateia Barcelona se reúne con el equipo directivo del puerto

Una amplia representación de la Asociación de Transitarios, Expedidores Internacionales y Asimilados (Ateia-Oltra Barcelona), encabezados por el presidente de la misma, Emilio Sanz, rindió ayer visita a Damià Calvet, presidente de la autoridad portuaria desde hace pocas semanas, en uno más de los encuentros que el nuevo equipo directivo está manteniendo con los agentes de la comunidad portuaria del recinto de la capital catalana.

Además de Calvet, en la reunión estuvieron presentes, por parte del puerto, su director general, José Alberto Carbonell; y los máximos responsables del gabinete de presidencia y relaciones institucionales, y el de relaciones externas, Joan Pere Gómez y Manuel Galan, respectivamente. Por parte de Ateia Barcelona, Sanz estuvo acompañado por varios de los vocales de la asociación y por la directora Carmen Gracia.

En la reunión, de la que no ha trascendido el contendido, los transitarios hicieron llegar a Damià Calvet su preocupación por el incremento de los costes marítimos de los últimos meses y el futuro de la profesión, entre otros.

Diario del Puerto.com

"La intermodalidad está llamada a jugar un papel importante en el transporte de mercancías"

ATEIA-OLTRA Barcelona organizó, el pasado martes, 21 de septiembre, junto con los responsables del proyecto europeo TRAILS, una presentación sobre la actualidad del transporte intermodal en Catalunya y los servicios existentes.

ATEIA Barcelona y TRAILS analizan la situación del transporte intermodal en Catalunya.

El acto fue presentado por el presidente de ATEIA Barcelona, Emilio Sanz, y los consultores de TRAILS: Xavier Lluch y Albert Estrada, que expusieron la situación actual de la intermodalidad carretera-ferrocarril, en el contexto de las políticas de sostenibilidad preconizadas por la Comisión Europea.

Diario del Puerto.com

Durante su intervención, los ponentes destacaron que "el transporte intermodal carretera-ferrocarril está llamado a jugar un papel importante para alcanzar una cuota de mercado del 30% en el transporte europeo terrestre de mercancías en 2030, desde el 18% actual". Este es uno de los objetivos de la iniciativa europea de las empresas ferroviarias (Rail Freight Forward Initiative) basada en el Pacto Verde Europeo y la Ley Europea del Clima que prevé una reducción del 55% de las emisiones de efecto invernadero en 2030 respecto a los niveles de 1990 y alcanzar la neutralidad climática en 2050. El reto para los operadores españoles es importante, partiendo de una cuota ferroviaria inferior al 5% en la actualidad.

> "El transporte intermodal carretera-ferrocarril está llamado a jugar un papel importante para alcanzar una cuota de mercado del 30% en el transporte europeo terrestre de mercancías en 2030"

Durante la sesión, se presentaron datos recientes de estudios de la UIC (Unión internacional de vías ferroviarias) y UIRR (Unión internacional de transporte combinado) y del observatorio de la logística de CIMALSA, y se presentó la tarea de promoción de la intermodalidad llevada a cabo en el marco del proyecto TRAILS.

Posteriormente las tres empresas que han participado en esta última fase del proyecto: SYNERGY, TPNOVA y MULTIRAIL-CAPTRAIN expusieron su respectiva oferta de servicios, que conectan varias terminales de la península con destinos en el mercado europeo.

el canal
MARÍTIMO Y LOGÍSTICO

ATEIA Barcelona analiza el estado del transporte intermodal

23 septiembre, 2021

La Asociación de Transitarios de Barcelona (ATEIA-OLTRA) organizó un encuentro con los responsables del proyecto europeo TRAILS, donde se abordó la actualidad del transporte intermodal en Catalunya y los servicios existentes.

La jornada, que tuvo lugar el martes 21 de septiembre, fue presentada por el presidente de ATEIA Barcelona, Emilio Sanz y los consultores de TRAILS, Xavier Lluch y Albert Estrada. Ambos expusieron la actual situación de la intermodalidad carretera-ferrocarril en torno de las políticas de sostenibilidad impulsadas por la Comisión Europea.

En este ámbito, el transporte intermodal carretera-ferrocarril está llamado a jugar un importante papel con el objetivo de alcanzar una cuota de mercado del 30% en el transporte europeo terrestre de mercancías en el 2030, frente al 18% actual. Este es uno de los objetivos de la iniciativa europea de las empresas ferroviarias (Rail Freight Forward Initiative), basada en el Pacto Verde Europeo y la Ley Europea del Clima que prevé una reducción del 55% de las emisiones de efecto invernadero en el 2030 respecto a los niveles del año 1990 y alcanzar la neutralidad climática en 2050.

Los operadores españoles se encuentran delante un gran desafío, ya que actualmente parten de una cuota ferroviaria inferior al 5%.

A lo largo del acto se presentaron datos de estudios recientes de la Unión Internacional de Vías Ferroviarias (UIC), de la Unión Internacional de Transporte Combinado (UIRR) y del Observatorio de la logística de CIMALSA, y al mismo tiempo, se presentó el trabajo de promoción de la intermodalidad llevada a cabo en el marco del proyecto TRAILS.

Synergy, TPNOVA y Multirail-Captrain, las tres empresas que han participado en esta última fase del proyecto TRAILS, expusieron en la reunión de transitarios de Barcelona su respectiva oferta de servicios, que optan por conectar varias terminales de la Península con destinos en el mercado europeo.

veintepies.com

ATEIA- Oltra Barcelona analiza la actualidad del transporte en Cataluña

VM, 24/09/2021

El pasado martes, día 21 de septiembre, ATEIA-OLTRA Barcelona organizó, junto con los responsables del proyecto europeo TRAILS, una presentación sobre la actualidad del transporte intermodal en Cataluña y los servicios existentes.

El acto fue presentado por el presidente Emilio Sanz, y los consultores de TRAILS Xavier Lluch y Albert Estrada expusieron la situación actual de la intermodalidad carretera-ferrocarril, en el contexto de las políticas de sostenibilidad preconizadas por la Comisión Europea.

El transporte intermodal carretera-ferrocarril está llamado a jugar un papel importante para alcanzar una cuota de mercado del 30% en el transporte europeo terrestre de mercancías en 2030, desde el 18% actual, que es uno de los objetivos de la iniciativa europea de las empresas ferroviarias (Rail Freight Forward Initiative) basada en el Pacto Verde Europeo y la Ley Europea del Clima que prevé una reducción del 55% de las emisiones de efecto invernadero en 2030 respecto a los niveles de 1990 y alcanzar la neutralidad climática en 2050.

El reto para los operadores españoles es importante, partiendo de una cuota ferroviaria inferior al 5% en la actualidad.

Se presentaron datos recientes de estudios de la UIC (Unión internacional de vías ferroviarias) y UIRR (Unión internacional de transporte combinado) y del observatorio de la logística de CIMALSA, y se presentó la tarea de promoción de la intermodalidad llevada a cabo en el marco del proyecto TRAILS.

Oferta de servicios

Posteriormente las tres empresas que han participado en esta última fase del proyecto: SYNERGY, TPNOVA y MULTIRAIL-CAPTRAIN expusieron su respectiva oferta de servicios, que conectan varias terminales de la península con destinos en el mercado europeo.

ATEIA-OLTRA
Asociación de Transitarios Internacionales de Barcelona
Organización para la Logística, el Transporte y la Representación Aduanera

naucher GLOBAL
INFORMACIÓN MARÍTIMA FIABLE Y PROFESIONAL

Los responsables del proyecto Trails presentan en Ateia Barcelona la actualidad de los servicios intermodales

El pasado martes, 21 de septiembre, Ateia-Oltra Barcelona organizó, junto con los responsables del proyecto europeo Trails, una presentación sobre la actualidad del transporte intermodal en Cataluña y los servicios existentes.

El acto fue presentado por el presidente Emilio Sanz, y los consultores de Trails Xavier Lluch y Albert Estrada expusieron la situación actual de la intermodalidad carretera-ferrocarril, en el contexto de las políticas de sostenibilidad preconizadas por la Comisión Europea. El transporte intermodal carretera-ferrocarril está llamado a jugar un papel importante para alcanzar una cuota de mercado del 30% en el transporte europeo terrestre de mercancías en 2030, desde el 18% actual, que es uno de los objetivos de la iniciativa europea de las empresas ferroviarias (*Rail Freight Forward Initiative*) basada en el pacto verde europeo y la ley europea del clima que prevé una reducción del 55% de las emisiones de efecto invernadero en 2030 respecto a los niveles de 1990 y alcanzar la neutralidad climática en 2050. El reto para los operadores españoles es importante, partiendo de una cuota ferroviaria inferior al 5% en la actualidad.

Se presentaron datos recientes de estudios de la UIC (Unión internacional de vías ferroviarias) y UIRR (Unión internacional de transporte combinado) y del observatorio de la logística de Cimalsa, y se presentó la tarea de promoción de la intermodalidad llevada a cabo en el marco del proyecto Trails. Posteriormente las tres empresas que han participado en esta última fase del proyecto: Synergy, Tpnova y Multirail-Captrain expusieron su respectiva oferta de servicios, que conectan varias terminales de la península con destinos en el mercado europeo.

veintepies.com

ATEIA-Oltra Barcelona inicio la 4º edición del cursillo de reciclaje para transporte aéreo de mercancías peligrosas IATA

VM, 29/09/2021

El pasado martes, 28 de septiembre de 2021, a las 19:00 horas, tuvo lugar el inicio de la cuarta edición 2021 del CURSILLO DE RECICLAJE PARA TRANSPORTE AÉREO DE MERCANCÍAS PELIGROSAS IATA.

Para que la CAPACITACIÓN en transporte aéreo de mercancías peligrosas IATA mantenga su vigencia es necesario realizar un cursillo de RECICLAJE cada 2 años.

PRÓXIMOS CURSOS:

• CURSO DE CAPACITACIÓN PARA TRANSPORTE AÉREO DE MERCANCÍAS PELIGROSAS IATA. Del 18 de octubre al 9 de noviembre de 2021

• CURSILLO DE REICLAJE PARA TRANSPORTE AÉREO DE MERCANCÍAS PELIGROSAS IATA. Del 10 al 18 de noviembre de 2021

• CURSILLO DE REICLAJE PARA TRANSPORTE AÉREO DE MERCANCÍAS PELIGROSAS IATA. Del 22 al 30 de noviembre de 2021

el canal
MARÍTIMO Y LOGÍSTICO

Asistentes al curso de reciclaje para el transporte aéreo de mercancías peligrosas

Curso de carga área de ATEIA Barcelona

29 septiembre, 2021

La Asociación de Transitarios de Barcelona (ATEIA-Barcelona) inauguró el martes, día 28 de septiembre, la cuarta edición de este año del curso de reciclaje para el transporte aéreo de mercancías peligrosas, homologado por IATA.

Desde ATEIA Barcelona recuerdan que, para mantener la vigencia de la capacitación de transporte aéreo de mercancías peligrosas de IATA, es necesario realizar un curso de reciclaje cada 2 años.

ATEIA Barcelona tiene previsto convocar los siguientes cursos:

• Curso de capacitación para transporte aéreo de mercancías peligrosas IATA. Del 18 de octubre al 9 de noviembre
• Curso de reciclaje para transporte aéreo de mercancías peligrosas IATA. Del 10 al 18 de noviembre
• Curso de reciclaje para transporte aéreo de mercancías peligrosas IATA. Del 22 al 30 de noviembre

Diario del Puerto.com

ATEIA Barcelona inicia el curso de reciclaje para el transporte aéreo de MMPP

Ayer por la tarde, ATEIA-OLTRA Barcelona inició la cuarta edición del cursillo de "Reciclaje para transporte aéreo de mercancías peligrosas IATA".

ATEIA Barcelona inicia el curso de reciclaje para el transporte aéreo de MMPP.

Desde la entidad recuerdan que para que la capacitación en el transporte aéreo de mercancías peligrosas IATA mantenga su vigencia es necesario realizar un cursillo de reciclaje cada dos años.

Los próximos cursos de ATEIA Barcelona son:

• Del 18 de octubre al 9 de noviembre de 2021: curso de capacitación para el transporte de mercancías peligrosas IATA.

• Del 10 al 18 de noviembre de 2021: cursillo de reciclaje para el transporte de mercancías peligrosas IATA.

• Del 22 al 30 de noviembre de 2021: cursillo de reciclaje para el transporte de mercancías peligrosas IATA.

el canal
MARÍTIMO Y LOGÍSTICO

La escalada irrefrenable de los fletes responde a una falta de competencia

Emili Sanz
Presidente de ATEIA-OLTRA Barcelona

BNEW Logistics, como no podía ser de otra forma, dedica uno sus paneles al transporte marítimo y la que califica como "tormenta perfecta" que está viviendo a raíz de la pandemia con los incrementos de fletes, carencia de contenedores y la congestión de servicios. Sobre esta debatida cuestión colaboran en este monográfico: Emili Sanz, presidente de ATEIA Barcelona; Rosa, Prenafeta, directora del Consell d'Usuaris de Transport de Catalunya, y Arturo Miguélez, general manager de Green Ibérica Spain.

Se me ha pedido o planteado el redactar un artículo para ofrecerles mi opinión sobre la "Regulación del transporte marítimo", pero yo no soy jurista sino transitario, así que no me atrevo a hablar de propiamente de la regulación, sino de algunos problemas que entiendo que esa regulación debería abordar y solucionar; y debería hacerlo, en mi humilde opinión, con urgencia absoluta porque la repercusión que tienen sobre mi colectivo (los transitarios) y, en realidad, sobre toda la cadena logística y de suministro es... enorme.

Como todos ustedes se pueden imaginar, una de nuestras preocupaciones actuales (y que no afecta únicamente a nuestro colectivo sino a todo el mundo, y cuando digo todo el mundo quiero decir todo el mundo) es la evolución de los fletes marítimos desde principios del pasado año 2020 hasta la fecha de hoy, cuyo precio se ha multiplicado ya varias veces, con pocas o nulas perspectivas de que la situación cambie a mejor en las próximas semanas y/o meses.

Todos, menos las navieras, nos preguntamos qué razones existen para que se produzca un constante incremento del precio de los fletes. Y todos intuimos que esa escalada irrefrenable de los precios se debe a una evidente falta de oferta generada por una, ya difícilmente discutible a estas alturas, falta de competencia derivada, a su vez, de unos procesos de concentración que, en cualquier otro sector,

cuando menos, habría hecho saltar ya todas las alarmas. Y no sólo hablo de precios. Resultado también de esa falta de competencia es el cada vez más deficiente servicio que se presta, con anulaciones o saltos de escalas, mercancía que no se embarca, retrasos extraordinarios, etc., etc., que padecemos todos los que estamos "embarcados" en este negocio, mientras las navieras no ofrecen ninguna explicación y se limitan a hacer públicos sus pingües beneficios.

Quienes afrontamos en primera línea todo eso somos nosotros, los transitarios (es injusto, pero estamos en medio y nos aguantamos); pero no se engañen, al final, el consumidor, y por tanto usted, amigo lector, también recibirá si es que no lo ha hecho ya, su parte aunque solo sea cuando vaya al chino de la esquina a comprar pilas o cualquier otra tontería por el estilo.

Es inevitable y por eso entiendo que, si no existe ninguna regulación que pueda impedir todo eso, debería haberla. Y si existe, debería aplicarse. Me preocupa que los mismos principios y presunciones con las que las autoridades de competencia nos fustigan a los demás (muchas veces, aunque no siempre, con razón) no se hayan aplicado en este caso.

Muchos de los que se dedican a este negocio del shipping y entre ellos nosotros los transitarios vivimos esta situación con mucha suspicacia y no dejamos de preguntarnos porqué instituciones como la CNMC española, la Comisión Europea y comisarios de Competencia en Bruselas, CLECAT, FMC y otras instituciones no muevan un dedo ante esta situación que, objetivamente, es anómala (por decirlo suavemente) y, en cualquier caso, un verdadero estropicio para el comercio internacional.

Diario del Puerto.com

ATEIA Barcelona da continuidad a sus formaciones en materia aérea

ATEIA-OLTRA Barcelona dio inicio ayer lunes 18 a la segunda edición 2021 del curso de capacitación para transporte aéreo de mercancías peligrosas IATA.

Asistentes al curso de capacitación para transporte aéreo de mercancías peligrosas IATA organizado por ATEIA-OLTRA Barcelona.

Este curso está diseñado para el personal de las empresas que, o bien no tienen formación previa en materia de Mercancías Peligrosas (DGR), o bien no han actualizado su formación durante los últimos 24 meses.

Además, el curso cumple los requisitos de formación de la OACI y la IATA y capacita para manipular y procesar mercancías peligrosas para su transporte por vía aérea durante un período de 24 meses.

Asimismo, ATEIA-OLTRA Barcelona tiene prevista la realización de otros dos cursos próximamente. Se trata del curso de reciclaje para transporte aéreo de mercancías peligrosas IATA, que tendrá lugar del 10 al 18 de noviembre y del 22 al 30 de noviembre.

el canal
MARÍTIMO Y LOGÍSTICO

Primera sesión del curso de capacitación para el transporte aéreo de mercancías peligrosa

Curso de capacitación de carga aérea de ATEIA Barcelona

La Asociación de Transitarios de Barcelona (ATEIA-OLTRA) inauguró el lunes 18 de octubre la segunda edición de este 2021 del curso de capacitación para el transporte aéreo de mercancías peligrosas, homologado por IATA.

Este curso de carga aérea está diseñado para el personal de las empresas que, o bien no tienen formación previa en materia de mercancías peligrosas (DGR), o no han actualizado su formación durante los últimos 24 meses.

El curso cumple los requisitos de formación de la OACI y la IATA y capacita para manipular y procesar mercancías peligrosas para su transporte por vía aérea, durante un período de 24 meses.

ATEIA-OLTRA
Asociación de Transitarios Internacionales de Barcelona
Organización para la Logística, el Transporte y la Representación Aduanera

el canal
MARÍTIMO Y LOGÍSTICO

PRÓXIMOS CURSOS DE ATEIA BARCELONA

- Curso de reciclaje para transporte aéreo de mercancías peligrosas, homologado por IATA. Del 10 al 18 de noviembre del 2021
- Curso de reciclaje para transporte aéreo de mercancías peligrosas, homologado por IATA. Del 22 al 30 de noviembre del 2021

veintepies.com

2º edición del curso de capacitación para transporte aéreo de mercancías peligrosas IATA

El lunes, 18 de octubre de 2021, a las 19:00 horas, tuvo lugar el inicio de la segunda edición 2021 del CURSO DE CAPACITACIÓN PARA TRANSPORTE AÉREO DE MERCANCÍAS PELIGROSAS IATA.

Este curso está diseñado para el personal de las empresas que, o bien no tienen formación previa en materia de Mercancías Peligrosas (DGR), o bien no han actualizado su formación durante los últimos 24 meses.

Este curso cumple los requisitos de formación de la OACI y la IATA y capacita para manipular y procesar mercancías peligrosas para su transporte por vía aérea durante un período de 24 meses.

ATEIA-OLTRA
Asociación de Transitarios Internacionales de Barcelona
Organización para la Logística, el Transporte y la Representación Aduanera

Transporte XXI
El periódico del transporte y la logística en España

MISION PUERTO DE BARCELONA 2021

Barcelona, el puente logístico para estrechar relaciones entre Corea y el sur de Europa

El país destino de la segunda misión virtual organizada por la Autoridad Portuaria es idóneo como puerta de entrada al mercado asiático por la apertura de su economía

▶ Corea del Sur, la cuarta economía de Asia, es el destino de la segunda misión virtual organizada por la Autoridad Portuaria de Barcelona. A pesar de ser un mercado maduro, presenta numerosas oportunidades que justifican la elección. El país es una puerta de entrada atractiva al mercado asiático por el grado de apertura de su economía.

El puerto de Barcelona, *hub* logístico para fomentar las relaciones comerciales.

EVA MÁRMOL. Barcelona

La Autoridad Portuaria de Barcelona mantuvo contra viento y marea en el difícil año pasado la misión empresarial que viene organizando desde hace años. Eso sí, no hubo otra que celebrarla en formato *online*. Ante el éxito de la primera experiencia virtual de este tipo de acciones comerciales, llega 'Port Summit Trade Mission Korea 2021", que se celebra entre los días 26 y 29 de octubre.

Se trata de la vigesimotercera acción comercial de este tipo de la dársena catalana, dirigida tanto a la comunidad portuaria y logística como a empresas cargadoras, la quinta a un país asiático y la segunda virtual debido a la pandemia.

El objetivo de la misión comercial a Corea del Sur no es otro que ser "punto de encuentro empresarial internacional para fomentar el intercambio comercial entre el país asiático y Europa con el puerto de Barcelona como principal *hub* logístico facilitador de este comercio internacional", destacan desde la Autoridad Portuaria.

El país ha escalado vertiginosamente en el 'ranking' mundial

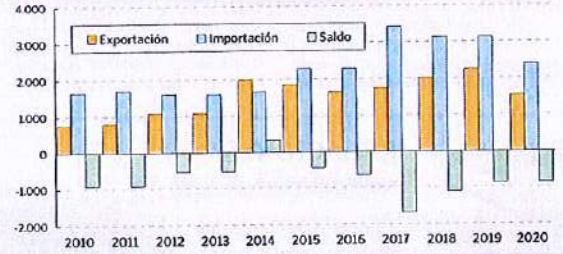
Acciones comerciales de este tipo permiten "el fortalecimiento de las relaciones institucionales y comerciales entre puertos, entre asociaciones empresariales y comunidades portuarias, dar a conocer los nuevos proyectos y avances de nuestra comunidad portuaria, impulsar iniciativas para incrementar los tráficos y sobre todo fomentar el *win to win* entre los empresarios de ambas partes", señala Manel Galán, responsable de Relaciones Externas del puerto.

La elección de Corea del Sur no es fruto ni mucho menos de la casualidad. Se trata de la cuarta economía de Asia y ocupa el décimo puesto del *ranking* mundial en Producto Interior Bruto (PIB), además de ser un mercado maduro y con alto poder adquisitivo. El país ofrece numerosas oportunidades que justifican ser el destino de la acción comercial, según pusieron de relieve los participantes en una *webinar* sobre la misión.

RELACIONES COMERCIALES ESPAÑA-COREA DEL SUR

En miles de toneladas. Fuente: Datacomex. Elaboración: Transporte XXI.

BALANZA COMERCIAL BILATERAL ESPAÑA-COREA DEL SUR EN VALOR



INVERSIONES DIRECTAS ENTRE ESPAÑA Y COREA DEL SUR

Epígrafe	2019	2018	2017	2016	2015
Inversión española en Corea del Sur	0,1	1.192	5,6	232,8	9,7
Inversión coreana en España	142	99,1	23,7	108,4	13,3

En millones de euros. Inversión bruta. Fuente: ICEX. Elaboración Transporte XXI.

"La elección de Corea del Sur no es casual ya que estamos ante un país que ha conseguido durante las últimas décadas escalar posiciones a un ritmo vertiginoso en el *ranking* de las principales economías mundiales hasta establecerse como la potencia asiática que es hoy en día", señaló Joan Romero, director ejecutivo de Acció, agencia pública de la Generalitat para la competitividad de la empresa.

Corea es una quinta parte de la extensión de España con una población superior a los 57 millones de habitantes "y casi duplica el valor del comercio internacional español", aseguró Jerónimo Gracián, subdirector de KOTRA, agencia de promoción de Corea en España. Aunque la balanza comercial ha crecido exponencialmente entre la Unión Europea y Corea del Sur desde que firmaron el acuerdo de libre comercio en 2011, "hay margen para que España incremente las exportaciones", añade el experto. Corea del Sur ocupa el puesto número 25 de países destino de las

Transporte XXI
El periódico del transporte y la logística en España

MISION PUERTO DE BARCELONA 2021

RELACIONES COMERCIALES CCAA-COREA DEL SUR

Datos en toneladas. Fuente: Autoridad Portuaria de Barcelona (Aduana). Elaboración: TRANSPORTE XXI.

exportaciones españolas y la misma posición se repite a la inversa, Corea del Sur es el vigesimoquinto país origen de las importaciones españolas.

El país asiático ha apostado tradicionalmente por la I+D+i, una estrategia que ha reforzado con la pandemia. De hecho, es el principal país del mundo en inversión en I+D sobre el PIB. Corea del Sur tiene otras fortalezas como son sus conocidas multinacionales.

Además, se trata de un "país muy abierto que cuenta con acuerdos de libre comercio que cubren el 73,4 por ciento de PIB mundial y el 62,3 por ciento del comercio internacional". Y ello hace que "Corea sea la puerta de entrada para los mercados asiáticos por las facilidades que ofrecen sus zonas de libre comercio", añade Jerónimo Gracián. Es decir, las empresas se implantan en el país para producir y exportar al resto del mercado asiático por las facilidades que dan sus zonas de libre comercio y por los acuerdos comerciales que tiene con los países limítrofes.

El Gobierno coreano ha puesto en marcha un nuevo plan de crecimiento, el Korean New Deal, ante el impacto de pandemia, que tiene como ejes la digitalización y la sostenibilidad. Y ello genera oportunidades de negocio, sobre todo en la "economía circular, la economía del hidrógeno y la movilidad del futuro de la era *poscovid* que demanda nuevas soluciones logísticas y en distribución", señaló Hee Yean Lee, directora de la oficina exterior en Seúl de Acció.

La movilidad del futuro demanda nuevas soluciones logísticas

Un campo donde la economía coreana está siendo pionera, y que también puede generar oportunidades, son las *startups*: "La industria coreana se está convirtiendo en el lugar de nacimiento de *startups*, lo que supone un cambio notable en la economía del país tradicionalmente liderada por grandes corporaciones", añade la experta.

Jorge Alonso, presidente de Grupo Alonso, es una de las compañías que explicó un ejemplo práctico de su implantación en el país con la creación de Alonso Forwarding Korea en marzo de 2012 "para impulsar el volumen de comercio entre España y Corea".

Corea del Sur es un país dinámico, en continua evolución económica, tecnológica y social, que apuesta por la digitalización y la sostenibilidad como ejes para el desarrollo e interesado en estrechar lazos con Europa, coincidieron los expertos.

Plataforma activa hasta final de año para el 'networking'

'Port Summit Trade Mission Korea 2021' mantiene una estructura similar a las misiones empresariales presenciales. No faltará la tradicional jornada empresarial ni la sesión aduanera, además de celebrarse mesas redondas sobre temas como la Innovación portuaria. El acto de inauguración contará con la participación del *conseller* Puigneró y de la directora adjunta del Ministerio de Océanos y Pesca de Corea.

Para facilitar los contactos empresariales, uno de los principales platos fuertes de las misiones presenciales, la acción comercial tendrá una plataforma creada ex profeso para potenciar el *networking*. Es más, la plataforma seguirá activa hasta finales de año, en lugar de durante los 15 días posteriores a la misión virtual celebrada en 2020.

La Autoridad Portuaria recuperará las misiones presenciales el próximo año de permitirlo la situación sanitaria. Y será el primer destino previsto en 2020, Tailandia, sin que ello suponga renunciar a un formato digital compatible con el presencial.

ATEIA-OLTRA
Asociación de Transitarios Internacionales de Barcelona
Organización para la Logística, el Transporte y la Representación Aduanera

Miembro de:
FOMENT DEL TREBALL
FETEIA-OLTRA (FIATA - ALACAT- CLECAT)

LA ASOCIACIÓN DE LOS TRANSITARIOS ORGANIZADORES DEL TRANSPORTE INTERNACIONAL

Información técnica
Asesoría jurídica
Formación continua para el sector
Escuela homologada IATA
Bolsa de trabajo y de prácticas

Via Laietana 32 - 34, 2ª • 08003 Barcelona • Tel. 93 315 09 03 • e-mail: ateia@bcn.ateia.com • www.bcn.ateia.com

ATEIA-OLTRA
Asociación de Transitarios Internacionales de Barcelona
Organización para la Logística, el Transporte y la Representación Aduanera

Transporte XXI
El periódico del transporte y la logística en España

MISION PUERTO DE BARCELONA 2021

Barcelona, socio estratégico de Corea

El puerto catalán reforzará su papel como principal puerta marítima de la Península en los intercambios con el país asiático con la plataforma conjunta que creará con Busan

▶ Puerto de Barcelona afianzará su papel como principal puerta marítima peninsular en los intercambios comerciales con Corea del Sur con la alianza con el puerto de Busan, el primero del país asiático y uno de los que más contenedores mueven del mundo. Las empresas coreanas tendrán una plataforma en la capital catalana para entrar en Europa.

EVA MÁRMOL. Barcelona

El puerto de Barcelona es el principal socio comercial de Corea del Sur del sistema portuario español. La dársena catalana alcanzó una cuota del 34 por ciento en el volumen de toneladas que se movieron por barco entre España y el país asiático el año pasado. La cuota llega al 26,7 por ciento en valor de las mercancías movidas.

Corea del Sur está en el 'Top 10' de países en tráfico de contenedores (llenos sin incluir el transbordo) con el puerto catalán. El país asiático tiene un peso del 2,7 por ciento en los contenedores que son embarcados y desembarcados en los muelles catalanes, una cuota que llega al 4,1 por ciento en el caso de las importaciones y es del 1,8 por ciento en las exportaciones. El puerto de Barcelona movió un total de 712.645 toneladas y 50.632 TEUs con Corea en 2020. Más del 80 por ciento del flujo de contenedores fue con el puerto de Busan, el primero del país asiático y uno de los principales del mundo en tráfico de contenedores.

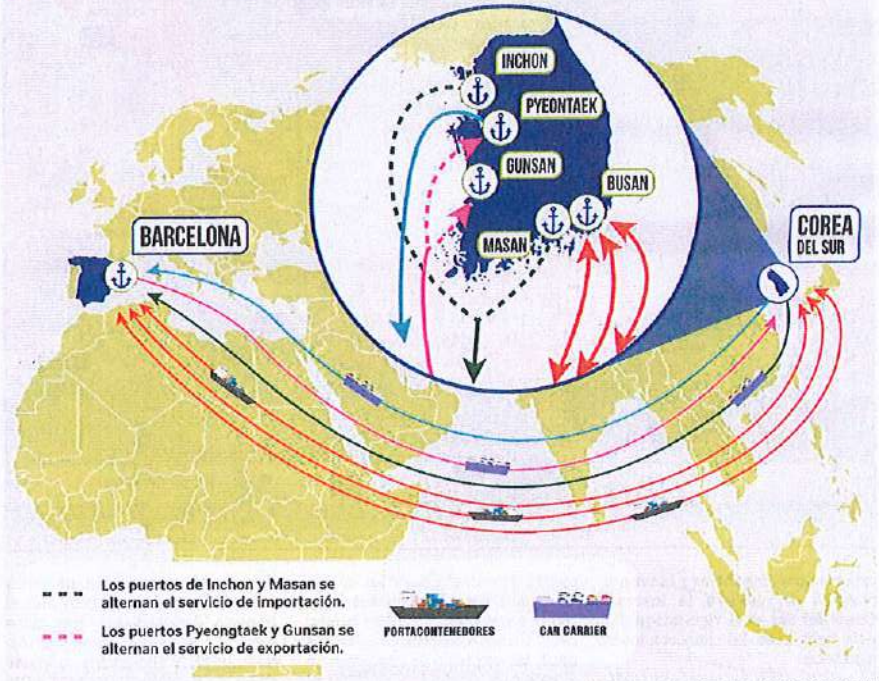
Más del 80% del flujo de contenedores fue con Busan

La elección de Corea del Sur como destino de la misión empresarial no obedece solo a las oportunidades de negocio ya descritas: Barcelona y Busan firmaron hace un año un acuerdo de colaboración para promover un centro logístico dirigido a las empresas que hagan intercambios comerciales entre el nordeste asiático y el sur de Europa. Ambos puertos crearán una sociedad para desarrollar y gestionar una plataforma logística en Barcelona para facilitar los intercambios comerciales entre el país asiático y el sur de Europa. La misión empresarial "es la guinda a este acuerdo" y ayudará a que "la comunidad portuaria saque provecho de la labor del puerto de Barcelona de atraer empresas coreanas", señaló Manel Galán, responsable de Relaciones Externas de la Autoridad Portuaria.

El puerto de Busan tiene previsto desarrollar una estrategia de doble entrada al mercado europeo para acompañar a las empresas coreanas. Se ha aliado con el puerto catalán para el sur de Europa y con el de Róterdam (Holanda) para crear una plataforma similar para los tráficos con el norte del continente.

Barcelona cuenta con tres líneas marítima directas de contenedores, de periodicidad semanal, con el puerto de Busan, además de otras tres con transbordos, también semanales, de los principales armadores. Tiene también tres conexiones *car carriers*. En este caso, una cada dos mes, otra mensual y la tercera quincenalmente.

CONEXIONES MARÍTIMAS DIRECTAS A TRAVÉS DEL CANAL DE SUEZ



Fuente: Autoridad Portuaria de Barcelona. Elaboración: TRANSPORTE XXI.

TRÁFICOS PUERTO DE BARCELONA CON COREA DEL SUR

▶ TEUS

Puerto	2020	2019	%20/19
Busan	42.187	49.110	-14,1%
Gwangyang	7.637	5.851	+30,5%
Incheon	468	1.362	-65,6%
Pyeongtaek	110	2	>999,9%
Resto puertos	230	83	+177,1%
Total	50.632	56.408	-10,2%

▶ TONELADAS

Puerto	2020	2019	%20/19
Busan	609.016	678.754	-10,3%
Gwangyang	93.592	82.029	+14,1%
Incheon	6.513	19.664	-66,9%
Pyeongtaek	2.566	1.757	+46,0%
Total	712.645	793.006	-10,1%

Fuente: Autoridad Portuaria de Barcelona. Elaboración: TRANSPORTE XXI.

PRINCIPALES MERCANCÍAS ENTRE EL PUERTO DE BARCELONA Y COREA DEL SUR. 2020

▶ EXPORTACIONES

Epígrafe	Toneladas
Productos químicos	26.772
Automóviles y piezas	1.645
Maquinaria y recambios	7.380
Productos siderúrgicos	2.210
Otros materiales de construcción	1.274

▶ IMPORTACIONES

Epígrafe	Toneladas
Productos químicos	284.479
Automóviles y piezas	18.612
Maquinaria y recambios	14.821
Productos siderúrgicos	12.254
Otros materiales de construcción	3.173

▶ TRANSBORDOS

Epígrafe	Toneladas
Productos químicos	18.294
Automóviles y piezas	7.781
Maquinaria y recambios	7.154
Productos siderúrgicos	5.037
Otros materiales de construcción	2.008

Fuente: Autoridad Portuaria de Barcelona. Elaboración: TRANSPORTE XXI.

ATEIA-OLTRA
Asociación de Transitarios Internacionales de Barcelona
Organización para la Logística, el Transporte y la Representación Aduanera

Transporte XXI
El periódico del transporte y la logística en España

MISION PUERTO DE BARCELONA 2021

PUNTOS DE VISTA

La tendencia de los tráficos entre Barcelona y el país destino de las misiones es de un crecimiento progresivo

Javier Mª Vidal

Muy fructífera

Este año, la 23ª misión empresarial de Puerto de Barcelona tiene como destino Corea del Sur, que se desarrollará en formato virtual por segundo año consecutivo como consecuencia de las medidas de prevención derivadas de la pandemia. Este gran evento *online* nos permitirá reunirnos digitalmente con los principales agentes logístico-portuarios de Corea afianzando así la alianza logística e institucional existente entre ambos puertos.

Corea del Sur es una de las economías más potentes y dinámicas de Asia, con un alto poder consumidor y un mercado estratégico que destaca en importantes sectores industriales.

Puerto de Barcelona es una infraestructura comercial de carácter internacional, tecnificada y polivalente y especializada en el intercambio de mercancías de alto valor añadido.

Disponemos de una importante comunidad logístico-portuaria y una privilegiada posición estratégica, donde la conectividad terrestre con los diferentes destinos europeos y los servicios marítimos regulares con los principales puertos nos permiten situarnos como un gran puente intermodal.

El 'Port Summit Trade Mission Korea 2021' dispone de un elemento único con la creación del primer proyecto cooperativo de revitalización del comercio internacional entre el puerto de Barcelona y el coreano de Busan para gestionar, explotar y potenciar conjuntamente un nuevo centro logístico en Barcelona, promocionando nuestro importante enclave. El puerto de Busan situará en la ZAL su plataforma de entrada de productos del nordeste asiático que serán distribuidos en el sur de Europa.

Después de cada misión comercial, la tendencia de los intercambios entre el puerto de Barcelona y el país visitado es de un crecimiento progresivo. Por ello, la importancia de las misiones comerciales que, aunque añoramos y deseamos que regrese pronto su formato presencial, seguro que será muy fructífera para todos.

Javier Mª Vidal,
presidente de Asociación de Empresas Estibadoras Portuarias de Barcelona

El puerto de Barcelona es el mejor aliado que puede tener Corea para acceder al mercado europeo

Antonio Llobet

Mayor recorrido

Corea del Sur es un país que, incluso con la pandemia, ha experimentado en los dos últimos años un crecimiento económico anual estimado del 2 por ciento, siendo la 11ª economía mundial y la 4ª del continente asiático. Además, es el noveno país importador y el sexto exportador mundial de mercancías.

Por otro lado, en lo que a facilitación de los negocios se refiere, ocupa la quinta posición en el *ranking Doing Business* (190 países), mientras que España se encuentra en el puesto número 30.

Teniendo en cuenta que una de las áreas de regulación comercial que mide el *Doing Business* es el comercio a través de fronteras, Corea es un mercado interesante para las empresas que vamos a participar en la misión *online* del Port de Barcelona.

Para los Agentes de Aduanas y Representantes Aduaneros de Barcelona, Corea del Sur presenta muchas oportunidades porque las cifras de exportaciones e importaciones con España son, todavía, bastante bajas. En el caso de las exportaciones españolas y catalanas, pueden tener un mayor recorrido en este país en sectores como la alimentación (carnes, vinos, conservas, productos gourmet, lácteos y congelados), los productos farmacéuticos, la maquinaria y los materiales, partes y componentes que incorporan tecnología que Corea necesita importar para alimentar a sus industrias de construcción naval, automoción y electrónica de consumo, en las que son líderes mundiales.

En este contexto, el puerto de Barcelona es un importante nodo canalizador de las exportaciones e importaciones coreanas dado que, en el *ranking* de puertos españoles, ocupa la primera posición en tráfico con el país asiático.

Las cifras ponen de manifiesto que, para Corea del Sur, el puerto de Barcelona es el mejor aliado y, sin duda, está destinado a convertirse en la plataforma logística de acceso al mercado europeo para los productos coreanos, además de ser la puerta de salida de las mercancías catalanas y españolas con destino a este país asiático.

Antonio Llobet, presidente del Colegio Oficial de Agentes de Aduanas de Barcelona y del Consejo General de Colegios de Agentes de Aduanas de España

Sin ser lo mismo que presencial, pone de manifiesto el interés en seguir poniendo a nuestro puerto en el mapa

Emilio Sanz

Oportuno

Como es sabido, la misión empresarial del puerto de Barcelona tendrá como destino Corea del Sur en 2021, si bien en formato telemático. Particularmente, no me entusiasman las misiones empresariales telemáticas ya que por razones obvias carecen de aquel calor humano que caracteriza y genera el contacto personal.

Otro inconveniente es el creado por la diferencia horaria ya que esta circunstancia obliga a los dos países protagonistas de la misión a celebrar las reuniones en horarios muy dispares. En el caso de Corea del Sur, entiéndase que ellos asistirán a las reuniones ya avanzada la tarde mientras que para nosotros será aún primera hora de la mañana. Estas reticencias disminuyen cuando se toma conciencia de que el puerto de Barcelona organiza estas misiones telemáticas debido a los múltiples inconvenientes derivados de la pandemia que desde finales de 2019 y principios de 2020 padece el mundo entero.

Visto desde esa perspectiva no puedo más que felicitar a la Autoridad Portuaria por su iniciativa y empeño en buscar una solución alternativa que sin ser "lo mismo" pone de manifiesto el interés en seguir poniendo a nuestro puerto en el mapa.

Además, me parece muy oportuno y acertado que esta misión empresarial tenga como país de destino a Corea del Sur, debido básicamente al acuerdo de colaboración recientemente suscrito con el puerto de Busan.

Ni que decir tiene que desde la asociación que presido colaboraremos gustosamente en todo aquello que el puerto de Barcelona nos solicite para asegurar entre todos el éxito de esta misión a distancia.

Finalizo en la confianza de que para la misión empresarial del puerto de Barcelona del próximo año 2022 podamos regresar al formato presencial tan añorado. Ojalá.

Emilio Sanz, presidente de Ateia-Oltra Barcelona

Oportunidad para estrechar relaciones con los colegas coreanos, sobre todo en formación y digitalización

Jordi Trius

Compartir retos

Un año más, por razones bien conocidas, repetimos el formato virtual para desarrollar la misión empresarial de la comunidad portuaria de Barcelona, que ya se tuvo que celebrar *online* en 2020 por la pandemia.

Este año la misión nos acerca a Corea del Sur. Este es un país que se ha desarrollado con gran fuerza y dinamismo en las últimas décadas. Un país que se sitúa entre los 10 primeros del mundo en muchos de sus indicadores económicos e industriales.

En el caso del Producto Interior Bruto (PIB), Corea ocupa el décimo puesto mundial y su actividad se centra en los servicios y en el sector industrial con muy poca aportación del sector agrícola. Si nos fijamos en el sector de la automoción, vemos que Corea se sitúa como quinto fabricante mundial con alrededor de 3,5 millones de unidades producidas anualmente.

En otros sectores como el acero o la construcción naval, Corea ocupa también posiciones muy relevantes.

Para no entrar en más datos, solo comentar que el puerto de Busan está en el sexto lugar mundial en términos de contenedores con más de 20 millones de TEUs movidos anualmente y con grandes expectativas de crecimiento.

Nos encontramos pues ante un coloso. Un país y un sector marítimo-portuario del que podemos aprender y establecer puentes de colaboración. En este sentido, es un acierto que el puerto de Barcelona haya formalizado un acuerdo societario con el puerto de Busan enfocado a desarrollar la logística portuaria entre los dos países.

Los consignatarios también aprovecharemos esta misión para estrechar relaciones con nuestros colegas coreanos y compartir retos de nuestra profesión e iniciativas importantes como son la formación especializada y la digitalización en el sector.

Jordi Trius, presidente de la Asociación de Agentes Consignatarios de Buques de Barcelona

ATEIA-OLTRA
Asociación de Transitarios Internacionales de Barcelona
Organización para la Logística, el Transporte y la Representación Aduanera

Transporte XXI
El periódico del transporte y la logística en España

MISION PUERTO DE BARCELONA 2021

PUNTOS DE VISTA

El interés del puerto de Barcelona por Corea lleva al acuerdo de colaboración con Busan para una plataforma que revitalizará los flujos logísticos entre ambos puertos

Damià Calvet

Todos los actores implicados

El Port de Barcelona organiza el 'Port Summit Korea 2021', una misión empresarial en formato *online* que se celebra entre el 26 y el 29 de octubre. Se trata del vigésimo segundo encuentro empresarial internacional que organiza el puerto y el segundo *online* debido a la situación que la COVID-19 sigue provocando en todo el mundo.

Corea ha sido el destino escogido este año por los representantes de la comunidad portuaria de Barcelona porque es un mercado estratégico que ofrece muchas oportunidades a las empresas catalanas. Se trata de un país de más de 50 millones de habitantes y con pocos recursos naturales, que en pocos decenios se ha situado como la undécima economía mundial y la cuarta de Asia. Corea ha posicionado sus productos industriales con éxito en todo el mundo y ahora está apostando decididamente por la I+D+i.

El interés del Port de Barcelona por Corea también nos ha llevado al importante acuerdo de cooperación entre la Autoridad Portuaria de Busan (BPA) y la Autoridad Portuaria de Barcelona para desarrollar un centro logístico en nuestro puerto. El objetivo es proporcionar una plataforma logística estable a las empresas que hagan negocios entre el nordeste asiático y el sur de Europa y el Mediterráneo.

Este proyecto será una herramienta para revitalizar los flujos logísticos entre los dos puertos y ayudará a la distribución de productos coreanos en Europa y en el Mediterráneo de manera muy competitiva gracias a los servicios logísticos y la conectividad que ofrece el Port de Barcelona.

Corea es hoy un mercado maduro, con una renta per cápita superior a los 41.000 dólares, y en el cual las exportaciones catalanas representan el 22,8 por ciento del total de exportaciones españolas a este país. El país asiático ofrece grandes oportunidades a sectores como los productos *gourmet*, vehículo autónomo, medio ambiente e inteligencia artificial, entre otros.

Como en las anteriores misiones empresariales, el 'Port Summit Korea 2021' se dirige a los agentes logísticos y a los importadores y exportadores de Corea y Cataluña interesados en detectar nuevas oportunidades de negocio.

Hemos querido contar con todos los actores implicados en el sector marítimo y por ello el programa incluye intervenciones de los máximos responsables institucionales, como son el vicepresidente y consejero de Políticas Digitales y Territorio de la Generalitat de Cataluña, Jordi Puigneró, el director adjunto del Ministerio de Océanos y Pesca de Corea del Sur, Suyeon Kim, y el embajador de España en Corea, Juan Ignacio Morro, además de directivos de los puertos y administraciones aduaneras y representantes de las asociaciones profesionales pertenecientes a la logística y el transporte internacional.

En el programa del 'Port Summit Korea 2021' cabe destacar también el seminario técnico de Aduanas y la jornada dedicada a la innovación portuaria. La jornada específica dedicada a las Aduanas ha sido muy bien valorada en las misiones empresariales anteriores, puesto que permite a los responsables aduaneros de cada país, en este caso de Corea y España, explicar de primera mano las peculiaridades de los procedimientos aduaneros y las normativas vigentes. Será, sin duda, un seminario muy interesante puesto que la legislación aduanera coreana está considerada como una de las más avanzadas del mundo y destaca por las facilidades que ofrece a la importación y exportación de mercancías.

La innovación, la digitalización y la investigación en los entornos portuarios centrará la última jornada del 'Port Summit Korea 2021'. Los puertos de Busan y Barcelona expondrán cómo se están adaptando a los cambios constantes que experimenta el transporte marítimo, haciendo hincapié en el modelo de puerto inteligente, o *smart port*, que está desarrollando el Port de Barcelona. Un modelo que pasa, en el caso del puerto catalán, por utilizar las tecnologías innovadoras (inteligencia artificial, internet de las cosas-IoT o *big data*, entre otras) para evolucionar hacia un puerto más eficiente, sostenible -en las tres vertientes: económica, social y ambiental- y con capacidad para dar servicio continuo a toda la comunidad marítima mundial.

Damià Calvet
Presidente Port de Barcelona

La relaciones comerciales entre Cataluña y Corea del Sur son un ejemplo de dinamismo comercial, superando las exportaciones los volúmenes anteriores a la pandemia

Natàlia Mas Guix

Posición geoestratégica

El tigre asiático ofrece una economía madura, una sociedad cohesionada y un conjunto de oportunidades atractivas para las empresas interesadas en abrir mercado en Extremo Oriente. Lidera el *ranking* mundial de las economías más innovadoras (Bloomberg, 2019). Anualmente destina más de un 4 por ciento de su PIB a I+D+i, siendo el primer país de la OCDE que más invierte en este ámbito, con un importante peso de las inversiones privadas (3,14 por ciento).

Las relaciones comerciales entre Cataluña y Corea del Sur son un ejemplo de este dinamismo comercial. Las exportaciones catalanas al país asiático prácticamente se han doblado en los últimos diez años con un incremento del 91 por ciento. El volumen de exportaciones cayó ligeramente durante la pandemia, pero se recuperó rápidamente en el primer semestre de 2021 llegando hasta los 260,7 millones de euros, un 15,8 por ciento por encima de los niveles previos a la pandemia.

Estas exportaciones se concentran, principalmente, en el sector de los productos cárnicos (21 por ciento), el farmacéutico (18 por ciento) y el de materias plásticas (8 por ciento). Actualmente cerca de 2.000 empresas catalanas exportan al país asiático y un total de 738 lo hacen de forma regular (es decir, que han exportado en los últimos cuatro años de forma consecutiva), representando un incremento del 18,8 por ciento en los últimos cinco años.

Por su lado, las importaciones catalanas de Corea del Sur han aumentado un 72 por ciento en los últimos cinco años, situándose en más de 1.200 millones de euros en 2020. Más de la mitad de las importaciones son de vehículos (51 por ciento), seguido de lejos por el sector de productos químicos y orgánicos.

Precisamente, con el objetivo de impulsar las relaciones comerciales entre ambos territorios, Acció, la agencia para la competitividad de la empresa del Departamento de Empresa y Trabajo de la Generalitat de Cataluña, abrió en Seúl el año 2012 la Oficina Exterior de Comercio e Inversiones. Desde esta oficina se prestan, por un lado, servicios de internacionalización a las empresas catalanas interesadas en acceder al mercado coreano donde pueden encontrar buenas oportunidades de negocio. Por otro lado, desde la misma oficina, se impulsa la captación de proyectos de inversión coreanos en Cataluña. En los últimos cinco años, las empresas de Corea del Sur han invertido en territorio catalán un total de 114,5 millones de euros.

Esta oficina forma parte de la red de 40 oficinas exteriores de comercio e inversiones que tiene Acció por todo el mundo y que da servicio a más de 100 países de los cinco continentes. La red facilita a las empresas la implantación comercial y productiva en los mercados exteriores, así como asesoramiento y acompañamiento a las empresas catalanas, para encontrar canales de entrada en cada país en aspectos como la logística o la distribución de productos, entre otros.

Los acuerdos comerciales entre Cataluña y Corea del Sur se ven favorecidos, además, por la excelente posición geoestratégica de Cataluña y Barcelona. Esta localización permite unas conexiones intercontinentales eficientes con Asia y América y una distribución fácil en el sur de Europa y el norte de África. Además, Cataluña es la única región del sur de Europa que dispone a la vez de puerto, aeropuerto, zona franca y zonas logísticas en una superficie de solo 12 kilómetros. Un potente ecosistema, que proporciona servicios de valor añadido a diversos sectores industriales.

Con el objetivo de aumentar las relaciones comerciales con Corea del Sur, las compañías catalanas cuentan con el apoyo de la Oficina Técnica de Barreras a la Internacionalización (OTBI) de Acció.

Esta oficina ofrece un servicio de atención personalizada para dar respuesta rápida a consultas concretas sobre trámites de exportación e importación, tanto de origen como en destino. En el caso del país asiático, las principales consultas recibidas están relacionadas con el entorno del país (cultura, idioma), con la normativa comercial (*packaging*, etiquetaje) y con cuestiones técnico-administrativas, aduanas, aranceles, logística y transporte, entre otras.

Si bien Corea del Sur no dispone de recursos naturales, el país potencia al máximo el capital humano, lo que supone que esté constantemente abierto a buscar y a encontrar grandes oportunidades para hacer negocios.

Es importante que las empresas catalanas aprovechen esta coyuntura para atisbar nuevas oportunidades de negocio en el mercado coreano. Desde Acció, las ayudamos a abordar este nuevo reto.

Natàlia Mas Guix
Directora General de Industria
Generalitat de Cataluña

ATEIA-OLTRA
Asociación de Transitarios Internacionales de Barcelona
Organización para la Logística, el Transporte y la Representación Aduanera

Transporte XXI
El periódico del transporte y la logística en España

ESPECIAL MISION PUERTO DE BARCELONA 2021

ATEIA-OLTRA
Asociación de Transitarios Internacionales de Barcelona
Organización para la Logística, el Transporte y la Representación Aduanera

Miembro de:
FOMENT DEL TREBALL
FETEIA-OLTRA (FIATA - ALACAT- CLECAT)

LA ASOCIACIÓN DE LOS TRANSITARIOS ORGANIZADORES DEL TRANSPORTE INTERNACIONAL

Información técnica
Asesoría jurídica
Formación continua para el sector
Escuela homologada IATA
Bolsa de trabajo y de prácticas

Via Laietana 32 - 34, 2ª • 08003 Barcelona • Tel. 93 315 09 03 • e-mail: ateia@bcn.ateia.com • www.bcn.ateia.com

PORT
PORT EDICIONES S.L.

The Day After Circle reanudó sus encuentros de trabajo

Oct 21, 2021 | General

El día 13 de octubre los miembros del The Day After Circle de Barcelona reanudaron sus encuentros, tras un largo paréntesis motivado por la pandemia.

La sesión de trabajo celebrada tras el almuerzo se centró en la gran crisis que afecta al transporte marítimo en estos últimos meses debido al exceso de demanda, principalmente en los mercados europeos y norteamericanos. Asimismo, la falta de disponibilidad de buques que cubren estos servicios ha provocado que los fletes aplicados a los contenedores se multipliquen por seis.

Emilio Sanz, presidente de ATEIA-OLTRA Barcelona, se convirtió en el orador principal de esta reunión en la que participaron la mayoría de los miembros del The Day After Circle.

Diario del Puerto.com

Ateia Barcelona insta a la Generalitat a contar con el sector en la toma de decisiones

Emili Sanz y José M. Vicens, presidente y secretario asesor Jurídico de la Asociación de Transitarios de Barcelona (ATEIA-OLTRA Barcelona), han mantenido encuentro institucional con Ricard Font, secretario general de la Vicepresidència i Polítiques Digitals i Territori de la Generalitat de Catalunya.

Desde la Asociación de Transitarios de Barcelona se insiste en la conveniencia de que se cuente con el tejido asociativo a la hora de tomar determinadas decisiones, relacionadas con el sector.

Igualmente se ha puesto de manifiesto la voluntad de la asociación de colaborar con el nuevo Govern de la Generalitat en todo aquello que puede resultar útil. Asimismo, se ha expresado el apoyo de ATEIA a la posible ampliación de las pistas del Aeropuerto de Barcelona.

Por último, la Asociación ha querido dejar constancia de su preocupación en relación con la última modificación del régimen sancionador de la L.O.T.T. y su posible interpretación por parte de los servicios jurídicos del Departamento.

veintepies.com

ATEIA-OLTRA Barcelona se reúne con Ricard Font

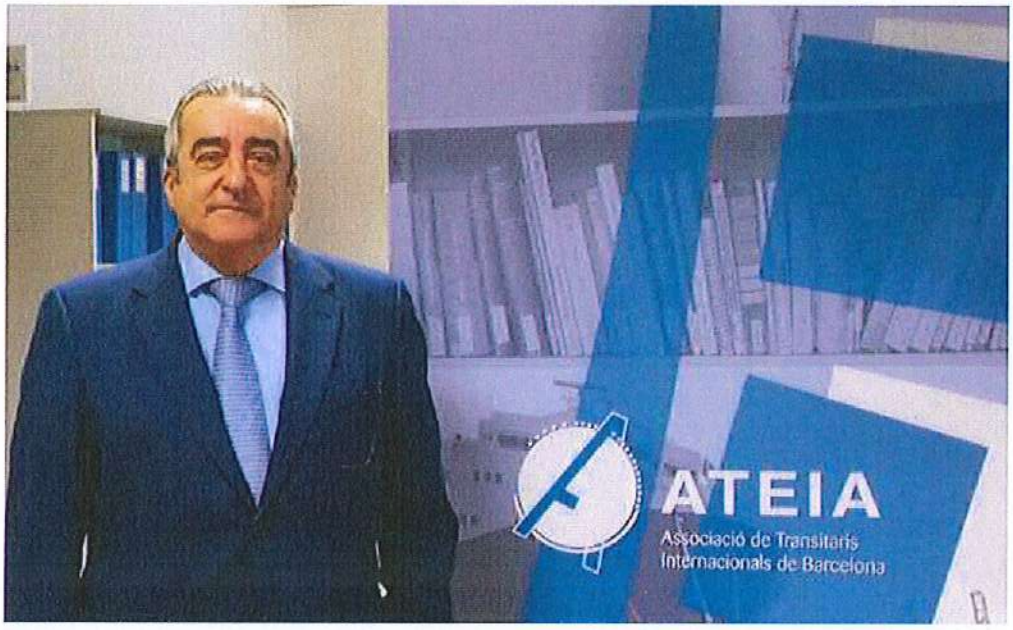
VM, 25/10/2021

Emili Sanz y José M. Vicens, Presidente y Secretario-Asesor Jurídico de la Asociación de Transitarios de Barcelona (ATEIA-OLTRA Barcelona) han mantenido encuentro institucional con Ricard Font, Secretari General de la Vicepresidència i Politiques Digitals i Territori de la Generalitat de Catalunya.

Desde la Asociación de Transitarios de Barcelona se insiste en la conveniencia de que se cuente con el tejido asociativo a la hora de tomar determinadas decisiones, relacionadas con el sector.

Igualmente se ha puesto de manifiesto la voluntad de la asociación de colaborar con el nuevo Gobierno de la Generalitat en todo aquello que puede resultar útil. Así mismo, se ha expresado el apoyo de ATEIA a la posible ampliación de las pistas del Aeropuerto de Barcelona. Por último, la Asociación ha querido dejar constancia de su preocupación en relación con última modificación del régimen sancionador de la L.O.T.T. y su posible interpretación por parte de los servicios jurídicos del Departamento.

naucher GLOBAL
INFORMACIÓN MARÍTIMA FIABLE Y PROFESIONAL



Ateia-Oltra Barcelona se reúne con Ricard Font

por Redacción Naucher 25 octubre, 2021

Emili Sanz y José Mª Vicens, presidente y secretario-asesor jurídico de la Asociación de Transitarios de Barcelona (Ateia-Oltra Barcelona) han mantenido encuentro institucional con Ricard Font, secretario general de la Vicepresidencia y de Políticas Digitales y Territorio de la Generalitat de Catalunya.

Desde la asociación de transitarios se insiste en la conveniencia de que se cuente con el tejido asociativo a la hora de tomar determinadas decisiones, relacionadas con el sector. Igualmente se ha puesto de manifiesto la "voluntad de la asociación de colaborar con el nuevo Gobierno de la Generalitat en todo aquello que puede resultar útil".

Así mismo, se ha expresado el apoyo de Ateia a la posible ampliación de las pistas del aeropuerto de Barcelona.

Por último, la asociación ha querido dejar constancia de su preocupación en relación con última modificación del régimen sancionador de la LOTT y su posible interpretación por parte de los servicios jurídicos del departamento.

el canal
MARÍTIMO Y LOGÍSTICO

ATEIA Barcelona recuerda a la Generalitat la necesidad de colaborar con el tejido empresarial

Ricard Font, secretario general de la Vicepresidència i Politiques Digitals i Territori de la Generalitat, se entrevistó con el presidente y el secretario-asesor jurídico de la Asociación de Transitarios de Barcelona

Emili Sanz y José M. Vicens, presidente y secretario-asesor jurídico de la Asociación de Transitarios de Barcelona (ATEIA-OLTRA Barcelona) mantuvieron un encuentro institucional con Ricard Font, secretario general de la Vicepresidència i Politiques Digitals i Territori de la Generalitat de Catalunya.

el canal
MARÍTIMO Y LOGÍSTICO

En este encuentro, la Asociación de Transitarios de Barcelona insistió ante el responsable de la Generalitat en la conveniencia de que se cuente con el tejido asociativo a la hora de tomar determinadas decisiones, relacionadas con el sector.

Emili Sanz, presidente de ATEIA Barcelona

Igualmente, ATEIA Barcelona manifestó la voluntad de la asociación de colaborar con el nuevo Gobierno de la Generalitat en todo aquello que puede resultar útil. Asimismo, se expresó el apoyo de ATEIA a la posible ampliación de las pistas del aeropuerto de Barcelona.

Por último, la asociación presidida por Emili Sanz quiso dejar constancia de su preocupación en relación con última modificación del régimen sancionador de la Ley de ordenación de transportes terrestres (LOTT) y su posible interpretación por parte de los servicios jurídicos del Departament de la Vicepresidència i Politiques Digitals i Territori de la Generalitat.

Diario del Puerto.com

LOGÍSTICA · Tendrá lugar este próximo jueves 28 de octubre de 9:00 a 10:00 horas

Más de 300 profesionales ya se han inscrito en el webinario de Diario del Puerto sobre el sector transitario

→ **Más de 300 profesionales del sector logístico ya se han inscrito para participar el próximo jueves 28 de octubre en el webinario "Los transitarios ante sus nuevos retos", organizado por Diario del Puerto.**

DP

De izquierda a derecha, Enric Ticó i Buxadós, presidente de FETEIA; Emili Sanz, presidente de ATEIA Barcelona; Rafael Milla, presidente de Raminatrans; Carmen Amador, directora general de MPG Logistics; y Michael Voss, director de Desarrollo Comercial Internacional de Sparber.

MADRID. La convocatoria de este nuevo webinario está respondiendo con creces a las expectativas de Diario del Puerto, dada la especial coyuntura del sector transitario en el actual contexto del mercado logístico.

El sector transitario se enfrenta en la actualidad a uno de los mayores retos de su historia. La coyuntura económica, las tendencias del mercado, la relocalización de la producción, la digitalización, la integración vertical de los grandes operadores, la carencia de espacios y de equipos, o el alarmante nivel de los fletes, son algunos de los frentes que ocupan y preocupan al día a día de este colectivo clave en la cadena logística, temas todos ellos que coparan el debate de un webinario cuyo plantel de expertos no puede ser más relevante.

Bajo el título "Los transitarios ante sus nuevos retos", el webinario tendrá lugar el 28 de octubre de 9:00 a 10:00 horas y contará como ponentes con Enric Ticó, presidente de FETEIA; Emili Sanz, presidente de ATEIA Barcelona; Rafael Milla, presidente de Raminatrans; Carmen Amador, directora general de MPG Logistics, y Michael Voss, director de Desarrollo Comercial Internacional de Sparber Group.

Miguel Jiménez, director de Diario del Puerto, será el encargado de moderar el debate e introducir las preguntas que trasladen el resto de participantes a través de la plataforma.

Todos los Socios Suscriptores de Diario del Puerto están invitados al evento.

Inscripción

La inscripción al webinario todavía está abierta, pudiéndose realizar el registro a través de la web www.diariodelpuerto.com, en el apartado habilitado para ello en la home.

Diario del Puerto.com

FETEIA analiza los incoterms para mejorar la eficiencia de los procesos

FETEIA-OLTRA ha celebrado esta mañana en la sede de Foment del Treball una jornada bajo el título "Cómo mejorar la eficiencia de los procesos logísticos: Los incoterms".

Jornada FETEIA INCOTERMS 1

Actualmente, tal como destacan desde FETEIA-OLTRA la gestión del comercio internacional es compleja y conlleva riesgos económicos, jurídicos y organizativos. "Las empresas transitarias son las que asumen buena parte de estos riesgos" por lo que, "con su actuación responsable aseguran el objetivo de la empresa: hacer posible un comercio internacional eficiente fluido y seguro".

Enric Ticó, presidente de FETEIA-OLTRA; Josep Sánchez Llibre, presidente de Foment del Treball; Josep M. Fortuny, subdirector general de Ordenación del Transporte y Desarrollo Sectorial de la Generalitat de Catalunya, y Emili Sanz, presidente de ATEIA Barcelona, han sido los encargados de inaugurar el evento, que ha contado con diversas jornadas a cargo de Josep M. Vicens, abogado y asesor jurídico en ATEIA Barcelona, y Marta Prado, directora de Incotrans International Business Group.

Emili Sanz, presidente de ATEIA Barcelona; Josep M. Fortuny, subdirector general de Ordenación del Transporte y Desarrollo Sectorial de la Generalitat de Catalunya; Josep Sánchez Llibre, presidente de Foment del Treball, y Enric Ticó, presidente de FETEIA-OLTRA. Foto J.C.S.

el canal
MARÍTIMO Y LOGÍSTICO

Hablan los expertos: las novedades de los Incoterms

Emili Sanz, presidente de ATEIA Barcelona; Enric Ticó, presidente de FETEIA; Josep Maria Vicens, abogado y asesor jurídico de ATEIA Barcelona y Marta Prado, directora de Incotrans

En una jornada organizada por FETEIA-OLTRA y celebrada este martes en la sede de Foment del Treball en Barcelona, distintos expertos han querido informar sobre los Incoterms, su régimen jurídico aplicable y las novedades que conllevan.

En este sentido, Marta Prado, directora de Incotrans International Business Group, doctora en Derecho y experta en incoterms de la CCI, ha concedido especial importancia al papel de las reglas Incoterms del año 2020, haciendo un llamamiento a la calma: «Las

nuevas versiones de los Incoterms son reglas, no normas, por lo tanto, no son Ley. No tienen capacidad para derogar las anteriores». Al mismo tiempo señala que la única fuente fiable en cuanto a las reglas Incoterms es la Cámara de Comercio Internacional, ya que hay mucha información engañosa sobre las reglas Incoterms en Internet, y los usuarios deben ser conscientes de la existencia de información incompleta, inexacta y no oficial, ya que puede generar costes no deseados tanto para los compradores como para los vendedores.

Prado subraya que «cuando se habla de reglas Incoterms, se trata de reglas que sólo implican al vendedor y al comprador, ya que éste es el núcleo del comercio internacional y están vinculados por un contrato de compraventa internacional de mercancías». Además, precisa que «hay que tener en cuenta lo que no regulan, como la transmisión de la propiedad de la mercancía o la forma de pago».

El 1 de enero del 2020, los Incoterms inauguraron una nueva etapa para los términos comerciales del mundo. En cuanto a los cambios más significativos encontramos: una introducción detallada al principio de cada regla para facilitar a los usuarios la selección de la que mejor se adapte a su transacción y también incorpora notas explicativas ampliadas para los usuarios al principio de cada una de ellas. La regla FCA (Free Carrier) se ha revisado para abordar una situación en la que las mercancías se venden FCA para su transporte por mar y el comprador o el vendedor, o cualquier entidad bancaria de las partes, solicita un conocimiento de embarque con una anotación a bordo. El artículo prevé que las partes acuerden que el comprador dé instrucciones al transportista para que emita conocimiento de embarque al vendedor una vez que la mercancía haya sido cargada a bordo, y que el vendedor presente entonces el documento al comprador.

También se ha cambiado la antigua entrega en la terminal (DAT) por la entrega en el lugar de descarga (DPU) para destacar que el lugar de destino puede ser cualquier lugar y no sólo una «terminal». Simplemente se ha cambiado el nombre para reflejar con mayor precisión el contenido de la norma. Además, encontramos el cambio de los diferentes niveles de cobertura del seguro: en CIF se mantiene el mínimo, mientras que en CIP se exige el máximo. Por último, encontramos la inclusión de los requisitos de seguridad en las obligaciones y costes del transporte, que ahora incluye obligaciones más claras y detalladas en este ámbito.

el canal
MARÍTIMO Y LOGÍSTICO

Marta Prado, directora de Incotrans, señala que para que las normas Incoterms funcionen correctamente, «tienen que ir acompañadas de un lugar, y esto nos lo da el propio texto de la norma. Esto significa que ni el comprador ni el vendedor son libres de elegir el lugar que acompaña a cada regla». E insiste, «el lugar que acompaña a cada norma puede ser o no el lugar de entrega. No tener claro este concepto genera malas prácticas en el uso de las reglas Incoterms».

Emili Sanz, presidente de ATEIA Barcelona; Josep Maria Fortuny subdirector general de Transports de la Generalitat; Josep Sánchez Llibre, presidente del Foment del Treball, y Enric Ticó, presidente de FETEIA, al inicio de la jornada

Josep Maria Vicens, abogado y asesor jurídico de ATEIA-OLTRA Barcelona, ha desglosado las diferentes responsabilidades legales que tienen los transitarios y el régimen jurídico que las sustenta. En este sentido, ha destacado que «los transitarios no hacen de Incoterms, venden servicios, pero los clientes que venden mercancías sí, ya que las necesidades del cliente están vinculadas a los Incoterms».

Según Josep Maria Vicens, el transitario tiene varias responsabilidades frente al transportista. Como transitarios, explica, «debemos informar al transportista de todas las calidades para que no se generen daños ni costes adicionales, aunque haya información

que provenga de nuestro cliente, ya que, ante el transportista, nosotros respondemos igual. Hay que preparar bien la mercancía, hay que entregarla en las condiciones adecuadas, porque si no el transportista tendrá que pagar». Además, añade, el transitario tiene responsabilidades frente al cargador: «Nosotros (los transitarios) somos responsables de los errores que cometemos. Somos responsables de todo lo que hacen nuestros subcontratistas»; y concluye, «los transitarios deben cumplir siempre la normativa correspondiente a cada modo de transporte que utilicen».

Por su parte, Enric Ticó, presidente de FETEIA, ha señalado que «hoy en día, nos enfrentamos a dos nuevas pandemias a las que hay que hacer frente: la falta de formación y el proceso de concentración de empresas navieras», porque según Ticó, «la primera pone en riesgo nuestra profesión, y la segunda el libre comercio internacional».

veintepies.com

FETEIA-Oltra organiza una Jornadas sobre los Incoterms

VM, 25/10/2021

La Federación Española de Transitarios, Organización para la Logística, el Transporte y la Representación Aduanera, FETEIA- Oltra, en colaboración con ATEIA- Oltra Barcelona ha organizado una jornada que bajo el título "Cómo mejorar la eficiencia de los procesos logísticos.

Los Incoterms", tendrá lugar mañana día 26 de octubre, de 9,00 a 14,00 horas, en el salón de actos de Foment del Treball en Barcelona.

La Federación Española de Transitarios, Organización para la Logística, el Transporte y la Representación Aduanera, FETEIA- Oltra, en colaboración con ATEIA- Oltra Barcelona ha organizado una jornada que bajo el título "Cómo mejorar la eficiencia de los procesos logísticos.

Los Incoterms", tendrá lugar mañana día 26 de octubre, de 9,00 a 14,00 horas, en el salón de actos de Foment del Treball en Barcelona.

Diario del Puerto.com

Digitalización, adaptación y colaboración, grandes retos de los transitarios para asegurar su futuro

Las empresas transitarias quieren seguir jugando un papel fundamental en la cadena de suministro internacional. Para ello, deben enfrentarse a grandes retos con los que no sólo asegurar su futuro, sino también para buscar nuevas oportunidades de negocio en un contexto en el que el comercio internacional está sufriendo grandes convulsiones.

En la parte superior de la imagen: Rafael Milla, presidente del Grupo Raminatrans; Enric Ticó, presidente de FETEIA-OLTRA; y Carmen Amador, directora de MPG Tránsitos. En la parte inferior: Emili Sanz, presidente de ATEIA-OLTRA Barcelona; Michael Voss, director de Desarrollo Comercial Internacional de Sparber Group; y Miguel Jiménez, director de Diario del Puerto.

Diario del Puerto.com

Esos retos pasarían por una mayor digitalización de sus procesos, tanto internos como externos, y una profunda revisión de su profesión, que deberá estar basada en la defensa conjunta de sus intereses, en una alta capacidad de adaptación, y en la colaboración y entendimiento no sólo entre los transitarios, sino también con el resto de los eslabones de la cadena logística.

Así ha quedado patente durante el nuevo Desayuno Informativo en formato webinar organizado por Grupo Diario-Diario del Puerto sobre los retos a los que se enfrentan los transitarios en los próximos años y que está teniendo lugar en estos momentos.

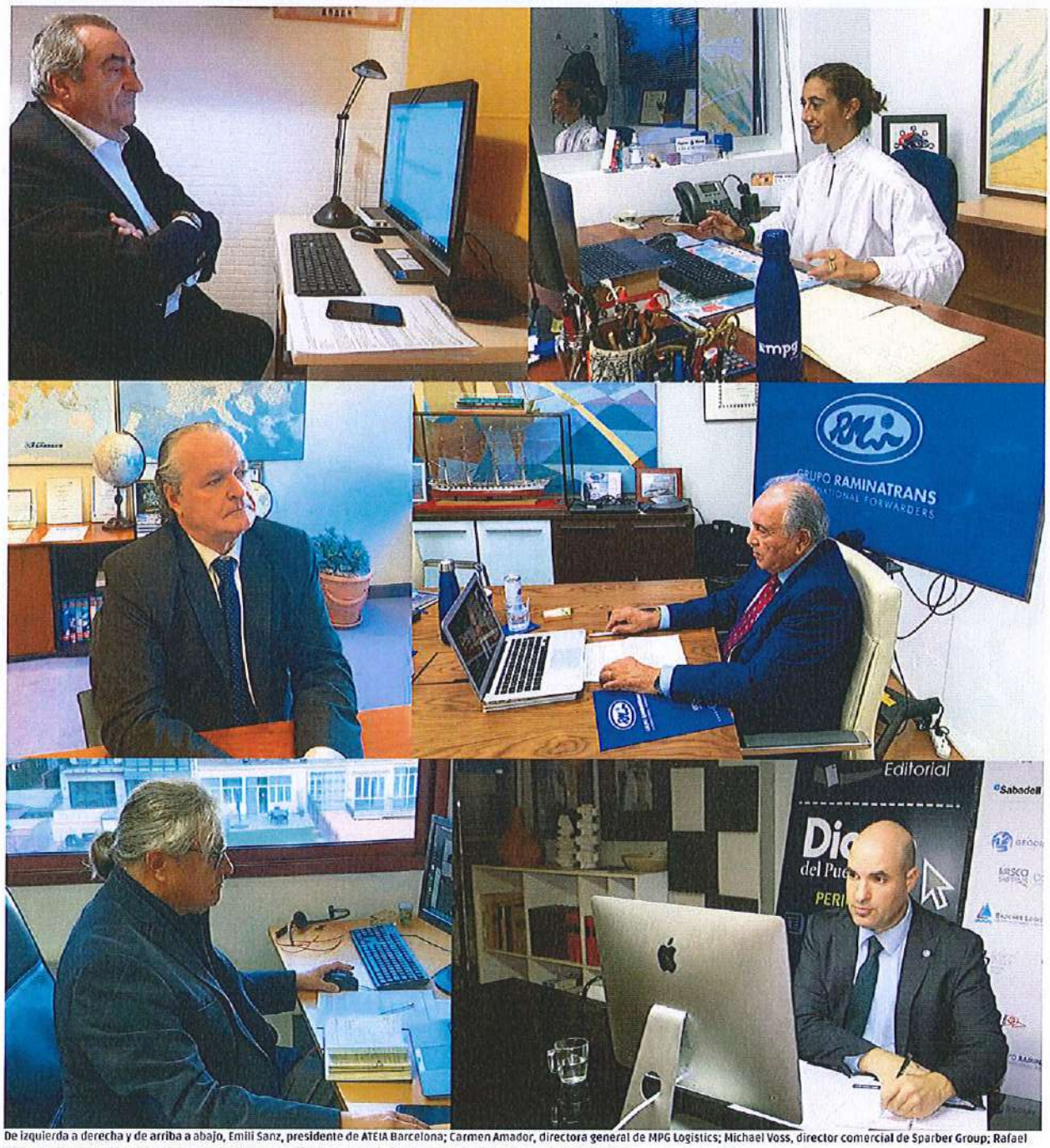
En un debate moderado por Miguel Jiménez, director de Diario del Puerto, participan Enric Ticó, presidente de FETEIA-OLTRA; Emili Sanz, presidente de ATEIA-OLTRA Barcelona; Rafael Milla, presidente de Grupo Raminatrans; Carmen Amador, directora de MPG Tránsitos; y Michael Voss, director de Desarrollo Comercial Internacional de Sparber Group.

La profesión del transitario está en estos momentos en una gran encrucijada. Todos los participantes han coincidido en la necesidad de repensar esa profesión y de aportarle un mayor valor que el que tiene en la actualidad

Este webinar, que ha contado con cerca de 400 inscritos, ha sido posible gracias a la colaboración de Grupo Raminatrans, Vasco Shipping-Cosvas Atlantic, FETEIA-OLTRA, Badenes Logistics, Slot Charter, Sparber Group, Uniport Bilbao, Banco Sabadell, Suardiaz Group y Geodis.

ATEIA-OLTRA
Asociación de Transitarios Internacionales de Barcelona
Organización para la Logística, el Transporte y la Representación Aduanera

Diario del Puerto.com



De izquierda a derecha y de arriba a abajo, Emili Sanz, presidente de ATEIA Barcelona; Carmen Amador, directora general de MPG Logistics; Michael Voss, director comercial de Sparber Group; Rafael Milla, presidente de Grupo Raminatrans; Enric Ticó, presidente de FETEIA; y Miguel Jiménez, director de Diario del Puerto.

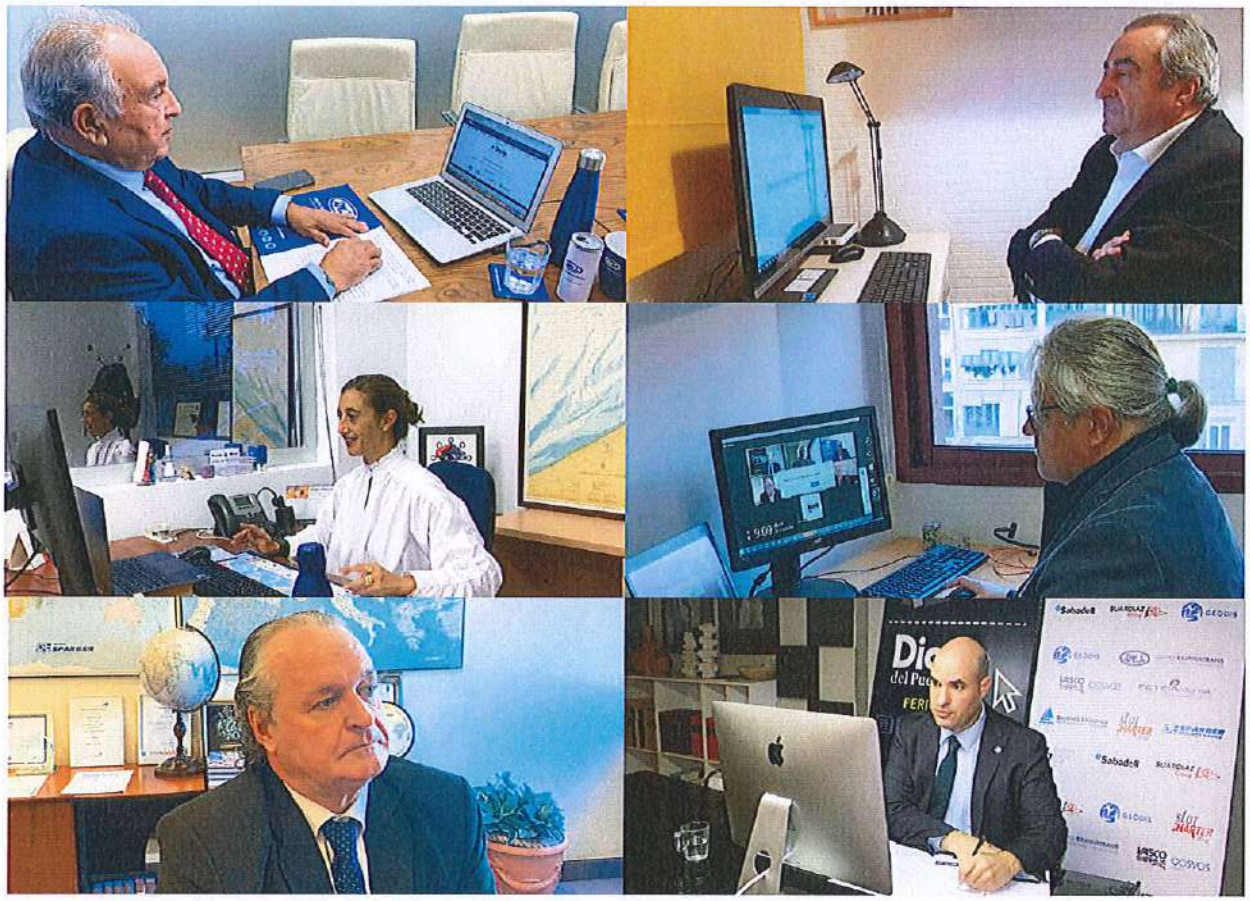
WEBINARIO DE DIARIO DEL PUERTO

Transitarios: transversales y centrales

ATEIA-OLTRA
Asociación de Transitarios Internacionales de Barcelona
Organización para la Logística, el Transporte y la Representación Aduanera

Diario del Puerto.com

WEBINARIO



Rafael Milla, presidente de Raminatrans; Emili Sanz, presidente de ATEIA Barcelona; Carmen Amador, directora general de MPG Logistics; Enric Ticó, presidente de FETEIA; Michael Voss, director Comercial Internacional de Sparber Group, y Miguel Jiménez, director de Diario del Puerto.

LOGÍSTICA · EL webinario "Los transitarios ante los nuevos retos" pone el acento en la redefinición de su papel como generador de valor añadido

Los transitarios buscan su centralidad en un escenario global dominado por los cambios

El carácter transversal de la figura del transitario en la cadena de suministro, su papel central como facilitador del comercio global y la búsqueda de una mayor proyección de su labor en un momento de grandes y profundos cambios como el actual, constituyeron la base sobre la que pivotó el debate del webinario "Los transitarios ante sus nuevos retos", organizado por Diario del Puerto.

JAIME PINEDO | LEILA ESCRIHUELA

BILBAO | BARCELONA. Miguel Jiménez, director del Diario del Puerto, moderó la jornada online, que puso de manifiesto, a través de las intervenciones de cinco reconocidos profesionales del sector, la gran resiliencia y capacidad de adaptación del colectivo transitario a los constantes cambios del mercado.

Sin embargo, también es cierto que la actual situación en el transporte marítimo de contenedores, que desde hace unos años ya viene siendo objeto de un fenómeno de integración vertical en el que las navieras integran las funciones propias de los transitarios, con los precios de los fletes en niveles desconocidos y, sobre todo, tal y como se mencionó durante el debate, la escasez de equipos y de capacidad en los buques, está tensando las relaciones que los transitarios mantienen con sus proveedores, como es el caso de las navieras, y sus clientes, los cargadores.

La actual situación en el transporte marítimo de contenedores, que viene siendo objeto de un fenómeno de integración vertical en el que las navieras integran las funciones propias de los transitarios, con los precios de los fletes en niveles desconocidos y, sobre todo, tal y como se comentó durante el debate, la escasez de equipos y de capacidad en los buques, está tensando las relaciones que los transitarios mantienen con sus proveedores, como es el caso de las navieras, y sus clientes, los cargadores

Principales retos

Todo ello fue analizado en un interesante y ágil debate a seis bandas protagonizado por Enric Ticó, presidente de FETEIA-OLTRA; Emili Sanz, presidente de ATEIA Barcelona; Rafael Milla, presidente de Raminatrans; Carmen Amador, directora general de MPG Logistics; Michael Voss, director de Desarrollo Comercial Internacional de Sparber Group, y Miguel Jiménez, director de Diario del Puerto.

Atendiendo al título de la jornada, "Los transitarios ante sus nuevos retos", el debate se abrió con la exposición, por parte de cada uno de los participantes, de los principales retos que enfrenta la profesión, algunos de los cuales están adquiriendo un cariz especialmente agudo en los últimos meses y que se unen a otros que ya vienen moldeando su futuro desde hace un tiempo.

Según se reveló, se trata de retos, de presente y de futuro, que ofrecen al colectivo transitario una oportunidad para mostrar su posición central en la cadena logística, pero que requieren de algo más que su voluntad y su buen hacer para superarlos. En este sentido, las llamadas a la colaboración y la cooperación entre el colectivo,

ATEIA-OLTRA
Asociación de Transitarios Internacionales de Barcelona
Organización para la Logística, el Transporte y la Representación Aduanera

Diario del Puerto.com

LOS TRANSITARIOS ANTE SUS NUEVOS RETOS

EN DESTACADO

Enric Ticó
PRESIDENTE DE FETEIA

"La Administración funciona sin demasiada lógica, con una clase política que conoce poco nuestro trabajo y toma decisiones que nos afectan. Por ello, es importante reforzar la acción de lobby por parte del sector"

Emili Sanz
PRESIDENTE DE ATEIA BARCELONA

"La integración vertical es otra deriva de las compañías navieras, que han tomado el gusto a interferir en la actividad de los transitarios, olvidando que los transitarios hemos sido sus más fieles clientes durante décadas".

Rafael Milla
PRESIDENTE DE RAMINATRANS

"La competencia cada vez es más grande, por lo que debemos unirnos y confiar en nosotros mismos. Si no somos capaces de colaborar, estamos perdidos"

Carmen Amador
DIRECTORA GENERAL DE MPG LOGISTICS

"Los transitarios tenemos que ser camaleónicos y adaptarnos a los tiempos que vienen, para así poder encontrar nuestro propio hueco y poder seguir ofreciendo valor añadido a nuestros clientes"

Michael Voss
DIRECTOR DE DESARROLLO COMERCIAL INTERNACIONAL DE SPARBER GROUP

"Son nuevos tiempos, de retos y oportunidades, también para los transitarios independientes, que debemos buscar nuestro propio sitio en un panorama global lleno de desafíos"

así como a reforzar el papel de lobby ante la administración, fueron constantes durante el debate, que incluyó también, en algunos casos, duros reproches a las navieras por entender que ejerce una posición de dominio, que si bien se reconoció está amparada legalmente por la Unión Europa, fue calificada incluso de "abusiva".

Labor de lobby

El presidente de FETEIA-OLTRA, Enric Ticó, como portavoz del sector transitario español, fue claro al exponer los tres grandes retos que enfrenta éste en un momento en el que la figura del transitario "está cobrando toda su visibilidad". Así, destacó el reto tecnológico, poniendo como ejemplo el blockchain como una herramienta especialmente útil para una cadena logística eficaz; la necesidad de aumentar el valor añadido del transitario en dicha cadena logística, en contraposición a la idea equivocada que se tiene del transitario como un mero intermediario, y en tercer lugar, reforzar la labor de lobby, ya que la Administración, según dijo, "funciona sin demasiada lógica, con una clase política que conoce poco nuestro trabajo y toma decisiones que nos afectan". Por ello, llamnó a reforzar la acción de lobby por parte del sector y a la unión del colectivo alrededor de FETEIA, así como a "tender puentes a otras organizaciones no estrictamente de transitarios, que actúan en la misma cadena logística".

"Deriva" de los fletes

El tema de los fletes y las navieras no tardó en surgir en el debate como un tema que terminó por ser recurrente durante el mismo dada su trascendencia y alcance. Emili Sanz, presidente de ATEIA Barcelona, calificó esta situación como de "deriva" y la atribuyó a una serie de circunstancias a las que las navieras ("que no cometen en ello ilegalidad alguna", matizó) parece no querer poner fin.

Carmen Amador, directora general de MPG Logistics.

Como segundo gran reto que enfrenta el sector transitario, Sanz se refirió a la integración vertical, que calificó como "otra deriva de compañías navieras que han tomado el gusto a interferir en la actividad de los transitarios, olvidando que los transitarios hemos sido sus más fieles clientes durante décadas".

La terna de retos fue completada con la "gran capacidad de financiación que requiere el transitario en la actualidad para seguir ejerciendo su actividad, con desembolsos muy superiores a los de hace unos pocos años".

Un sector resiliente

El reto tecnológico, entendido también como oportunidad, fue destacado por Carmen Amador, directora general de MPG Logistics, quien consideró vital que toda la cadena logística esté conectada y que las empresas transitarias estén convenientemente preparadas para operar con sistemas de información que permitan dicha interconexión. En esa misma línea, destacó la resiliencia y la adaptación al medio como uno de los rasgos característicos del colectivo. "Tenemos que ser camaleónicos y adaptarnos a los tiempos que vienen, para encontrar nuestro propio hueco y poder seguir ofreciendo valor añadido", dijo.

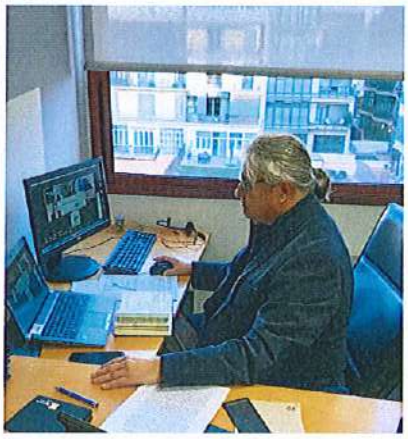
Amador también mencionó como uno de los principales retos el de la diversificación y ne-

El "abuso" de las navieras y la función reguladora de la Unión Europea

En el análisis de los grandes retos que enfrenta el sector transitario, el de la integración vertical de las actividades logísticas por parte de las grandes líneas navieras fue destacado como uno de los más relevantes, al suponer la entrada de otro tipo de operadores en el mercado natural de los transitarios, poniendo así en tela de juicio el papel del transitario en la cadena logística.

Para el presidente de FETEIA, Enric Ticó este es "uno de los problemas más graves que tenemos los transitarios" y no dudó en calificar de "abuso" la actuación de las compañías navieras, "que supone un problema no sólo para los transitarios sino para la sociedad". "Estas macronavieras hacen que la competencia en el sector no sea aplicable", dijo Ticó, quien defendió la oportunidad de la puesta en marcha del reglamento Consortia Block Exemption Regulation (CBER) en 2009 en un momento en que las navieras luchaban por su supervivencia, "pero estamos en 2021 y la situación ha cambiado hasta el punto de que ello ha llevado a la actual situación de abuso y de rotura de una cadena logística que funcionaba bien".

Ticó fue más allá al denunciar que "el gran problema, la actual pandemia, no es ya la sanitaria, sino esta posición de monopolio, respetada por la Unión Europea, que rompe las reglas de juego y que conlleva un incremento muy importante de los costes". En todo caso,



Enric Ticó, presidente de FETEIA-OLTRA.

el presidente de FETEIA tiró de optimismo para defender la acción del lobby para "hacer frente a estos retos". "Somos pequeños, pero juntos somos más grandes", dijo Enric Ticó.

"La CE reaccionará"

El presidente de ATEIA Barcelona, Emili Sanz, desligó el problema de los fletes de cualquier situación de ilegalidad por parte de las navieras y explicó cómo el Consortia Block Exemption Regulation permite a estas navieras establecer grandes alianzas para la reorganización del sector y justificó cómo el paso del tiempo, con la quiebra de Hanjin, dio la razón a la UE. "La UE dio cobertura legal a estas actividades de las navieras pero durante los últimos años, con la pandemia, el parón en Extremo Oriente y después en Occidente, han dado lugar a unas prácticas que aun siendo legales en el caso de las alianzas, actúan como elementos distorsionadores del mercado", explicó Sanz.

A pesar de los intentos para presionar a la Comisión Europea para que modifique está regulación, ello no se ha conseguido.

"Ni siquiera la poderosa Federal Maritime Comission de Estados Unidos ha podido hacerlo", dijo el presidente de ATEIA Barcelona, quien a pesar de la "catastrófica" situación en Occidente por la falta de suministros, lamentó que el Consortia Block Exemption Regulation se haya prorrogado hasta abril de 2024. Sin embargo, mostró su convencimiento de que la CE "reaccionará y modificará esta situación, porque la sensación es de que existe una situación de abuso".

ATEIA-OLTRA
Asociación de Transitarios Internacionales de Barcelona
Organización para la Logística, el Transporte y la Representación Aduanera

Diario del Puerto.com

WEBINARIO

El debate incluyó también, en algunos casos, reproches a las navieras por entender que ejercen una posición de dominio, que si bien se reconoció está amparada legalmente por la Unión Europea, fue calificada de "abusiva"

Michael Voss, director de Desarrollo Comercial de Sparber Group.

gó que el enemigo del transitario sea la naviera. "Tenemos tareas complementarias, somos la voz de nuestros clientes, exportadores e importadores, y debemos traducir su lenguaje a las navieras".

Unidad e identidad

El colectivo transitario encara todos estos retos en un escenario de cambio que afecta también a su propia identidad, a la posición central que ocupa en la cadena de suministro. Rafael Milla, presidente de Grupo Raminatrans, apeló por ello a la unión del colectivo "para salvaguardar nuestra identidad propia". "Si no somos capaces de colaborar, estamos perdidos", advirtió Milla, quien identificó el fenómeno de la concentración empresarial no sólo con las navieras, sino también con las transitarias. "La competencia cada vez es más grande, por lo que debemos unirnos y confiar en nosotros mismos". Asimismo, apuntó a la digitalización como otro de los grandes retos del sector. "Si somos capaces de cambiar todos un poco, tendremos más posibilidades de conseguir muchos de nuestros objetivos", dijo.

El nuevo escenario de cambio que se está configurando en la logística global fue el argumento que Michael Voss, director de Desarrollo Comercial Internacional de Sparber Group, utilizó para señalar la necesidad del colectivo de encontrar su nueva ubicación. "Son nuevos tiempos", dijo Voss, quien calificó el actual momento como de "grandes oportunidades", también para los transitarios independientes, "que debemos buscar nuestro propio sitio dentro de un panorama global lleno de retos y desafíos", entre los que destacó el de la innovación, como una herramienta esencial para la competitividad.

¿Relocalización?

La relocalización de la producción como forma de responder a las roturas de la cadena de sumnistro fue mencionada por Michael Voss, citando a la industria del automóvil, "que se está anticipando con la búsqueda de nuevos proveedores más cercanos y una relocalización de la producción".

A este respecto, Emili Sanz, señaló que los fabricantes comienzan ya a buscar el proveedor en el kilómetros 0. Se trata, en su opinión, de un "aviso a las navieras, ya que puede provocar un fenómeno de falta de carga para su transporte por vía marítima".

Emili Sanz, presidente de ATEIA Barcelona, calificó la situación de los fletes de "deriva" y la atribuyó a una serie de circunstancias "a las que las navieras, que no cometen en ello ilegalidad alguna, parecen no querer poner fin"

Digitalización

En el repaso a los nuevos retos del sector, el la digitalización fue señalado como una gran oportunidad para una operativa más eficaz y transparente en el camino de los transitarios hacia un servicio integral. Como apuntó Rafael Milla, el transitario "tiene una función y un valor muy importante de servicio integral, y es esencial que el cliente y el transitario compartan sistemas". Del mismo modo,

LOS REYES MAGOS SON TRANSITARIOS

El debate, que transcurrió en un clima de absoluta cordialidad, tuvo un cierre igualmente distendido con la última pregunta lanzada por el moderador, Miguel Jiménez, a los ponentes: "¿Habrá Reyes Magos estas Navidades?".
A pesar de la difícil situación de la cadena de suministro global, habrá Reyes Magos y habrá regalos. Y es que, como afirmó Enric Ticó, los "Reyes Magos son transitarios", y los transitarios "hacemos trajes a medida", como dijo Michael Voss.
Emili Sanz, por su parte, se preguntó si las navieras "podrán cargar en su conciencia con que algún niño se quede sin regalo", mientras Rafael Milla y Carmen Amador, dijeron creer firmemente en los Reyes Magos y en que el próximo 6 de enero habrá regalos en las casas. Eso sí, habrá que echar la carta antes del 1 de noviembre, avisó Ticó.

Los transitarios y el potencial de la colaboración para superar los retos

El análisis de la actual situación del transporte marítimo de contenedores y del margen de maniobra de los transitarios para seguir ofreciendo soluciones logísticas eficaces a sus clientes, acaparó buena parte del debate, en la que los participantes incidieron en la necesidad de colaboración entre las partes implicadas.

Ante la ruptura de la rotación de los contenedores y de los barcos, con falta de capacidad y congestiones en puertos de todo el mundo, "lo importante ya no es tanto el precio de los fletes, sino que los equipos lleguen y existan en cantidad suficiente", destacó el presidente de Grupo Raminatrans, Rafael Milla. "El problema es de equipos y en España hay déficit de contenedores de 20 pies porque somos un país importador", dijo, al tiempo que se preguntó "¿por qué si las navieras se concentran, nosotros no nos unimos y nos ponemos de acuerdo en aquello en lo que somos fuertes"?.

La directora general de MPG Logistics, Carmen Amador, también subrayó el gran potencial de colaboración entre transitarios para conseguir estos objetivos y explicó que un mercado marcado por la ley de la oferta y la demanda, "en tanto se siguen demandado equipo y espacio, no se discuten tanto los fletes". Amador no se mostro optimista respecto a un pronto término de los actuales niveles de los fletes, "mientras la demanda de consumo sea tan grande en comparación con la oferta de espacio", pero sí respecto al valor añadido que ofrecen los transitarios para encontrar aquellos huecos que permiten dar servicio a sus clientes.

"Tenemos que tener valor para mirar al futuro y unir fuerzas y ser complementarios, porque nuestra misión no es combatir a las navieras sino unirnos a ellas; debemos ser sus interlocutores", afirmó Amador.

Unión de fuerzas

El director de Desarrollo Comercial Internacional de Sparber Group, Michael Voss, reconoció que no existen fórmulas secretas, pero se apoyó en el valor añadido del transitario para paliar una situación de la que "hasta los medios generalistas se han hecho eco". "Debemos buscar fórmulas y alternativas que están ahí, aunque

Rafael Milla, presidente de Grupo Raminatrans

sólo con la voluntad no lo vamos a conseguir". "Gracias a los lobbies debemos dar un enfoque distinto a cómo debemos entender las cadenas de suministro", dijo Voss, quien defendió que los transitarios "podemos trabajar de forma mancomunada y unida, buscando soluciones que nos afectan a todos, porque todos somos consumidores en un mercado global". Enric Ticó defendió la centralidad del transitario en la cadena logística. "Sin transitarios no hay cadena logística", aseguró, y con relación a la conveniencia de alcanzar un mayor grado de unión del colectivo, llamó a aquellas empresas que aún no están asociadas a FETEIA a que lo hagan "porque es importante el trabajo de lobby para alcanzar nuestros objetivos".

ATEIA-OLTRA
Asociación de Transitarios Internacionales de Barcelona
Organización para la Logística, el Transporte y la Representación Aduanera

Diario del Puerto.com

LOS TRANSITARIOS ANTE SUS NUEVOS RETOS

El presidente de FETEIA, Enric Ticó, llamó a "tender puentes a otras organizaciones no estrictamente de transitarios, que actúan en la misma cadena logística"

Carmen Amador comentó que los sistemas informáticos de MPG Logistics "nos permiten compartir la información con nuestros clientes". "El hecho de estar conectados entre navieras y clientes nos facilita la posibilidad de poner la información en su mano para que de forma instantánea se puedan tomar decisiones rápidas y efectivas. Actuamos como consultores y traductores del cliente ante la naviera".

Para ilustrar los pasos que el sector transitario está dando hacia la digitalización de su actividad, Enric Ticó comentó cómo desde FETEIA-OLTRA se ha puesto en marcha una plataforma blockchain "pensada para el colectivo transitario", que ya es operativa. "Teníamos dos opciones: o unirnos a plataformas ya existente o diseñar una propia, que es lo que hemos hecho junto a la empresa e-Customs, con la colaboración de Puertos del Estado a través de la iniciativa Puertos 4.0, siendo una de las primeras, si no la primera, plataforma blockchain para transitarios del mundo", expuso Enric Ticó.

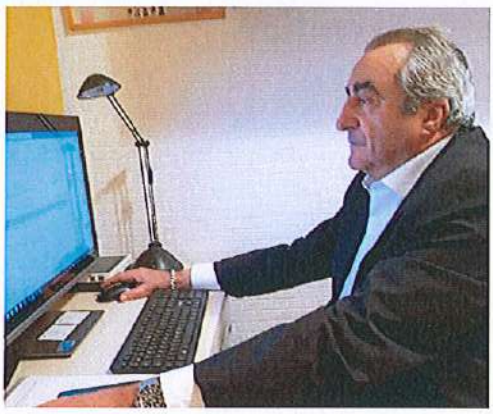
Sostenibilidad

Aunque dada su limitación temporal y el gran calado de los temas debatidos, durante el debate no se hizo referencia expresa al reto de la sostenibilidad, desde Sparber Group sí se lanzó un mensaje sobre la escasa capacidad de maniobra de los transitarios con relación a la Agenda 2030 de la Unión Europea. "Nuestro poder de influencia es limitado", dijo Voss, quien se mostró partidario de actuar según la regla "Act locally, think globally". En el tema de la sostenibilidad , Voss pidió a la Administración que dé "pasos claros y no ambiguos", subrayando el difícil papel de los transitarios en este tema.

Tiempos "difíciles" para los transitarios más pequeños

El papel de los transitarios independientes, mencionado por Michael Voss durante su intervención en referencia a la necesidad que tienen de encontrar su sitio en el actual panorama logístico, fue destacado también por Emili Sanz, presidente de ATEIA Barcelona, quien auguró "tiempos difíciles" para los transitarios "y más aún para los transitarios pequeños".

Sanz señaló la tendencia hacia el incremento del tamaño de los transitarios y abogó por ser "más grandes e importantes, no con la idea de disputar el luchar a otros colectivos", sino la de afrontar una mayor capacidad de financiación "más ahora con los desembolsos que hay que hacer con cualquier embarque". "El transitario tiene un arma en su profesionalidad y su capacidad para fidelizar a sus clientes", dijo, y lamentó que "hoy en día todos tenemos problemas para hablar con las navieras, con las que erxiste falta de diálogo y de comunicación, algo que no ocurre con los transitarios".



Emili Sanz, presidente de ATEIA Barcelona.

Colaboración con los agentes de aduanas

Por otra parte, preguntado sobre la posibilidad de colaboración entre transitarios y agentes de aduanas, el presidente de FETEIA, Enric Ticó, dijo que FETEIA "tiene los los brazos abiertos a la colaboración con el Colegio de Agentes de Aduanas". "El 22% de los asociados a FETEIA son representantes aduaneros y existe una voluntad de colaboración máxima con el colectivo aduanero, por lo que no cre que pase mucho tiempo hasta que se produzca un proceso de convergencia o incluso de fusión", afirmó.

el canal
MARÍTIMO Y LOGÍSTICO

La ocupación y la formación, claves para potenciar el sector logístico

La ponencia de este miércoles titulada: "Conoce las ocupaciones del puerto de Barcelona"

El Salo de l'Ocupació de Barcelona, ha acogido durante dos días varias ponencias centradas en el empleo y la formación tanto en el sector logístico como en el ámbito portuario. A lo largo del martes 9 y el miércoles 10 de noviembre, el recinto ferial de Fira Barcelona ha sido el epicentro de diferentes ponencias centradas en cómo se debe potenciar el sector logístico y cómo para conseguirlo es necesario fomentar la formación y el empleo en el sector.

el canal
MARÍTIMO Y LOGÍSTICO

Este miércoles, en la ponencia titulada «Sectores con oportunidades profesionales: la logística», se centró precisamente en esto, en dar a conocer y enseñar cómo la logística es un sector que ofrece un amplio abanico de oportunidades profesionales y en el que, al mismo tiempo, se busca talento y profesionales que estén interesados en él.

En este sentido, Gabino Diego Díaz, fundador y director general de Foro Logística, se ha enfocado en la necesidad de atraer el talento y ha destacado que es un tema que preocupa: «El 84% de las empresas tienen dificultades para encontrar personas. Es un gran problema, esto tiene que hacer reflexionar a la gente de dentro y de fuera».

Al mismo tiempo, Díaz también ha indicado que el sector de la logística está en alza y para ello se necesita gente joven y se anima a interesarse por él: «Es un sector muy grande en términos de empleo, hay un millón de empleos directos. Siete de cada diez empresas de logística esperan ampliar su equipo de aquí al 2022, lo que demuestra que está creciendo y seguirá creciendo».

Albert Fitó (Colegio de Agentes de Aduanas de Barcelona); Carmen Gracia (ATEIA Barcelona); Albert Oñate (Associació d'Agents Consignataris de Vaixells de Barcelona); Josep Bassols (Hutchinson Port BEST), y Anna Bernabéu (Autoridad Portuaria de Barcelona)

A continuación, ha intervenido Jesús Lozano Gil, presidente de TRANSCALIT, quien también ha coincidido con su anterior ponente en que el sector está en alza y ha animado a los asistentes a conocer este mundo: «Este sector es apasionante, hay empleo cualificado y se retiene el talento. La logística tiene mucho camino por recorrer».

El puerto de Barcelona también ha estado presente en esta primera presentación. Marta Miquel, Chief Business Officer de l'Escola Europea – Intermodal Transport, ha centrado su intervención en cómo el puerto de Barcelona necesita todo tipo de profesionales y busca perfiles muy demandados. Entre ellos, perfiles especializados en la actividad portuaria ya sea en planificación de terminales, técnicos de comercio internacional, perfiles náuticos que puedan coordinar las operaciones marítimas y terrestres o perfiles de otros sectores, como el químico o el agroalimentario que necesitan especializaciones específicas.

Al mismo tiempo, Marta Miquel ha señalado que el IV Plan Estratégico del puerto de Barcelona pretende que en el 2025 haya un total de 40.000 personas trabajando en su comunidad logístico-portuaria.

Para concluir la primera ponencia centrada en la empleabilidad del sector logístico, Jesús Martínez Marín, director de Estudis Universitaris de Logística Tecnocampus, ha explicado cómo su centro ha conseguido una tasa de empleo del 100% de sus universitarios. Su éxito se basa en «la profesionalización, la internacionalización y el emprendimiento. Nuestra formación es práctica, siempre hay invitados del ámbito empresarial, no sólo utilizamos una visión académica».

En una segunda ponencia, titulada: «Conoce las ocupaciones del puerto de Barcelona», se ha presentado la diversidad de ocupaciones de la comunidad portuaria. El puerto de Barcelona aglutina a todo tipo de organizaciones profesionales y organismos públicos y lo que se ha intentado es dar una visión amplia de todos los sectores que están alrededor de la cadena logística del puerto y al mismo tiempo, se ha coincidido en que hay una amplia demanda de profesionales cualificados y especializados.

En este sentido, Carmen Gracia, directora de la Asociación de Transitarios de Barcelona (ATEIA-OLTRA), ha destacado la importancia del transitario dentro de la cadena logística: «Nuestro sector es un sector en el que hay mucha demanda profesional especializada, sobre todo en el ámbito del comercio, el transporte y la logística internacional». Gracia también apunta que es un sector que requiere una especialización continua.

el canal
MARÍTIMO Y LOGÍSTICO

Jesús Lozano Gil, presidente de TRANSCALIT; Marta Miquel, Chief Business Officer de l'Escola Europea – Intermodal Transport; Gabino Diego Díaz, fundador y director general de Foro Logística, y Jesús Martínez, director de Estudis Universitaris de Logística Tecnocampus

A su vez, Anna Bernabéu, directora de Personas de la Autoridad Portuaria de Barcelona, ha animado a las personas en búsqueda de empleo a que les visiten y en su ámbito. Indica que la problemática en la que se hallan es en la dificultad de encontrar personal en el tráfico de buques, la policía portuaria o los fareros que se dedican a la señalización marítima.

Asimismo, Josep Bassols, responsable de Recursos Humanos de Hutchinson Port BEST, ha explicado que se están buscando perfiles realmente técnicos, sobre todo en el campo de la robotización y la automatización industrial y recuerda que «hoy en día, todos los perfiles que se buscan dentro de las terminales son difíciles de cubrir».

el canal
MARÍTIMO Y LOGÍSTICO

Por su parte, Albert Oñate, vicepresidente primero de la Associació d'Agents Consignataris de Vaixells de Barcelona, ha indicado que en el sector consignatarios hay grandes oportunidades de trabajo y ha querido desmarcarse de los canales actuales para encontrar empleo: «Casi todas las empresas del sector demandan personal y no es fácil cubrirlo con los canales actuales, por lo que lo que estamos promoviendo mejorar las relaciones con los centros de enseñanza secundaria o superior, un gran campo en el que la gente puede interesarse y hacer crecer el sector».

Por su parte, Albert Fitó, agente de aduanas y representando al Colegio de Agentes de Aduanas y Representantes Aduaneros de Barcelona, explica que su colectivo apuesta por la profesionalización, lo que implica una apuesta por la formación y ha concluido: «Desde el Colegio nos implicamos en la formación desde diferentes ramas: organización de cursos especializados para trabajadores o estudiantes de diferentes áreas, convenios con centros de formación para prácticas y promovemos foros de formación profesional especializada».

Por otra parte, el fomento de la economía azul, el empleo y la formación fueron los temas centrales de la jornada del martes en el Saló de l'Ocupació de Barcelona.

Lourdes Sugrañes, directora d'Ocupabilitat Inclusiva i Formació de Barcelona Activa, explicó que Barcelona está impulsando la economía azul y para ello se ha creado una estrategia a 5 años con una inversión de 40,5 millones de euros. Con ello, según Sugrañes, se pretende posicionar a la ciudad como referente en economía azul, y señala que «Barcelona tiene activos y es una ciudad donde esta economía puede crecer».

Por su parte, Francesc Solà, director de Utrans, señaló que Barcelona tiene un gran potencial y cuenta con un gran número de oportunidades: «Barcelona representa el 26% del empleo en todo el Estado y la economía azul y la comunidad portuaria contribuye de forma muy notable en la economía».

A lo largo de su intervención, Solà repasó el sector marítimo y sus oportunidades de empleo. En él se encuentran la náutica, subsectores como la importación y exportación, los cruceros y la pesca y en todos ellos indica «hay una gran ocupación y un amplio abanico de posibilidades».

En cuanto al futuro del sector marítimo, Solà explicó que hay varios escenarios y oportunidades que hay que tener en cuenta: el comercio mundial aumentará, el transporte de personas está creciendo de forma importante al igual que la industria náutica y que los salarios en el sector son bastante altos en comparación con otros. Pero no todo son buenas noticias, Solà también expuso que, en el sector, como en cualquier otro también hay debilidades a las que hacer frente como el factor medioambiental, el cambio tecnológico o la fragilidad de las cadenas de suministro internacionales.

el canal
MARÍTIMO Y LOGÍSTICO

Para finalizar la jornada, se celebró una mesa redonda, en la que participaron diferentes ponentes del ámbito deportivo, empresarial o náutico. Preguntado por las tendencias del sector, Davide Iusuardi, jefe de Operaciones de Costa Cruceros, añadió que el sector cruceros ha estado paralizado durante algún tiempo y que ahora «se busca personal experto en materia de seguridad. Ahora buscamos personal más cualificado».

Davide Iusuardi, jefe de Operaciones de Costa Cruceros; Marta Rodríguez, directora de Organización, Personas y Cultura de Mercabarna; Carles López, director del Institut dels Esports (IEB); Javier Cuerpo, del Institut de Nàutica, y Daniel Valero, director de Boned Mooring, fueron los ponentes de la jornada del martes: "Sectores con oportunidades: la economía azul"

el canal
MARÍTIMO Y LOGÍSTICO

Marta Rodríguez, directora de Organización, Personas y Cultura de Mercabarna explicó que «Mercabarna, al ser el principal mercado de productos frescos, tiene que incorporar elementos como la innovación y la digitalización, que crea nuevas oportunidades de empleo».

En este sentido, Carles López, director del Institut dels Esports (IEB), destacó que Barcelona, "al tener el puerto más importante del Mediterráneo, hace que no nos podamos dormir, tenemos que impulsar modelos que hagan posible la innovación en todo su ámbito».

Por otro lado, en una segunda intervención, los diferentes ponentes pusieron el foco en la ocupación, coincidiendo en que todas las empresas cuentan con una amplia gama de programas de formación que permiten tener una gran ocupación en cada una de ellas.

En este sentido, Marta Rodríguez, directora de Organización, Personas y Cultura de Mercabarna, indicó que cuentan con un amplio tejido empresarial en Mercabarna y esto les da varias ventajas: «Tenemos contacto directo con las empresas, lo que nos permite diseñar programas de formación que ayuden a fomentar la inserción. A día de hoy hay un 78% de inserción laboral».

Javier Cuerpo, del Institut de Nàutic, resaltó que, desde su centro, los profesionales se forman en la banda técnica, mantenimiento, automatización e innovando en las nuevas profesiones que van llegando y afirma que ofrecen nuevas formaciones, unas más cortas y otras más largas, pero todas flexibles en cuanto a las empresas y a ellos mismos. Según Javier Cuerpo, «la demanda está creciendo, nos encontramos con que hay una oportunidad de negocio y el 75% de los alumnos matriculados el año pasado ya están trabajando».

Para finalizar, Daniel Valero director de Boned Mooring, indicó que desde su empresa se realizan procesos de formación y el 80% acaba incorporándose a la plantilla.

el canal
MARÍTIMO Y LOGÍSTICO

Curso aéreo de ATEIA Barcelona

ATEIA Barcelona ha organizado este año cuatro cursos de reciclaje para el transporte aéreo de mercancías peligrosas

La Asociación de Transitarios de Barcelona (ATEIA-OLTRA) inauguró el 10 de noviembre la cuarta edición del año de su curso de reciclaje para el transporte aéreo de mercancías peligrosas, homologado por IATA.

Recordar que para la capacitación del transporte aéreo de mercancías peligrosas que otorga IATA mantenga su vigencia, es necesario realizar un curso de reciclaje cada dos años.

ATEIA Barcelona tiene previsto impartir del 22 al 30 de noviembre el próximo curso de reciclaje para el transporte aéreo de mercancías peligrosas.

Diario del Puerto.com

ATEIA Barcelona sigue formando en el transporte aéreo de mercancías peligrosas

El miércoles, la Asociación de Transitarios Internacionales de Barcelona (ATEIA-OLTRA Barcelona) inició la cuarta edición de 2021 del "Cursillo de reciclaje para transporte aéreo de mercancías peligrosas IATA".

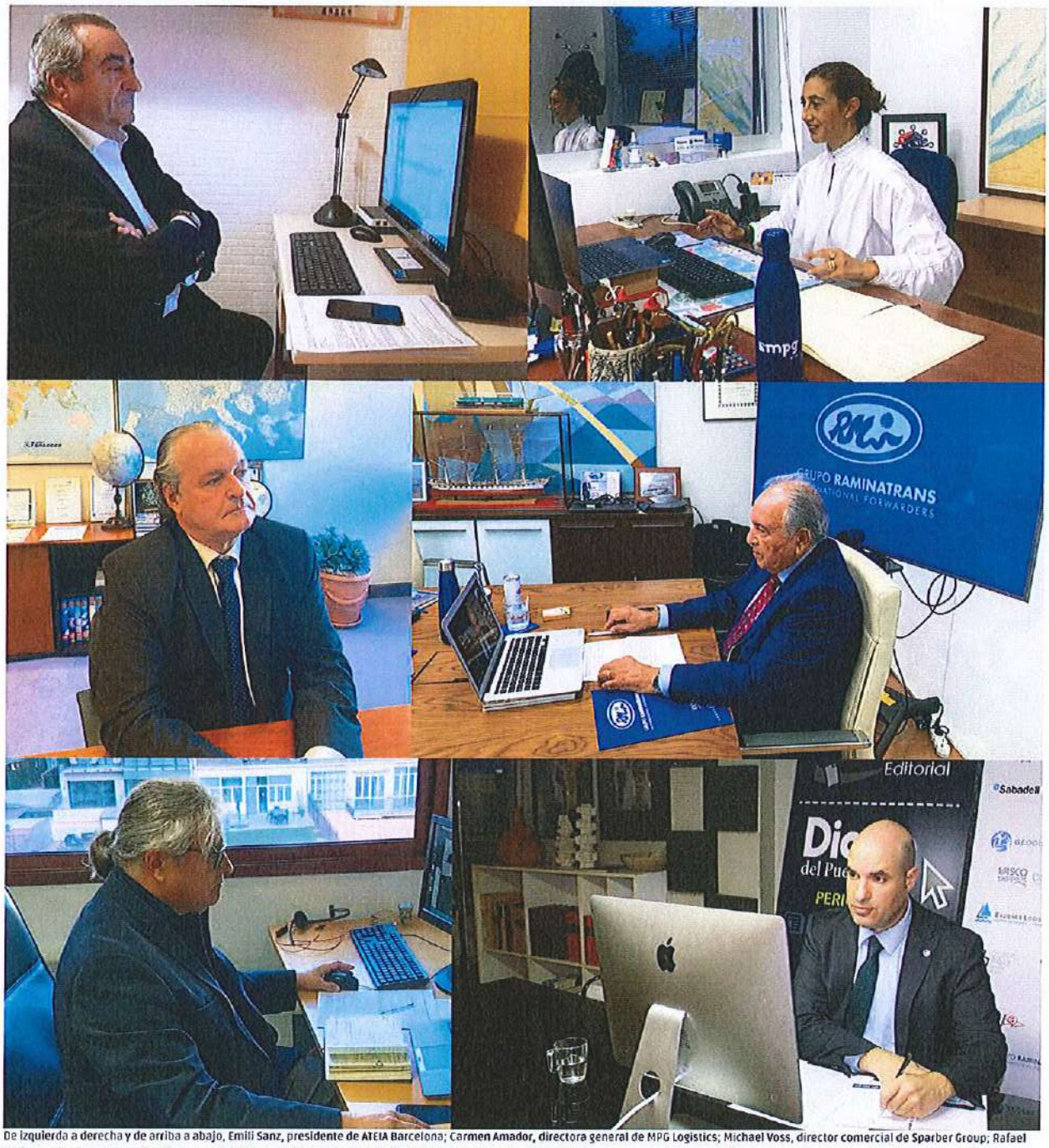
ATEIA-OLTRA Barcelona celebrará la quinta edición del cursillo del 22 al 30 de noviembre.

Esta formación atiende a la necesidad de realizar un cursillo de reciclaje cada dos años para poder realizar transporte aéreo de mercancías peligrosas IATA.

Asimismo, ATEIA-OLTRA Barcelona tiene prevista la realización de otro cursillo de reciclaje para transporte aéreo de mercancías peligrosas del 22 al 30 de noviembre de 2021 celebrando, así, su quinta edición de este año.

ATEIA-OLTRA
Asociación de Transitarios Internacionales de Barcelona
Organización para la Logística, el Transporte y la Representación Aduanera

Diario del Puerto.com



De izquierda a derecha y de arriba a abajo, Emili Sanz, presidente de ATEIA Barcelona; Carmen Amador, directora general de MPG Logistics; Michael Voss, director comercial de Sparber Group; Rafael Milla, presidente de Grupo Raminatrans; Enric Ticó, presidente de FETEIA; y Miguel Jiménez, director de Diario del Puerto.

WEBINARIO DE DIARIO DEL PUERTO

Transitarios: transversales y centrales

ATEIA-OLTRA
Asociación de Transitarios Internacionales de Barcelona
Organización para la Logística, el Transporte y la Representación Aduanera

Diario del Puerto.com

WEBINARIO

Rafael Milla, presidente de Raminatrans; Emili Sanz, presidente de ATEIA Barcelona; Carmen Amador, directora general de MPG Logistics; Enric Ticó, presidente de FETEIA; Michael Voss, director Comercial Internacional de Sparber Group, y Miguel Jiménez, director de Diario del Puerto.

LOGÍSTICA · EL webinario "Los transitarios ante los nuevos retos" pone el acento en la redefinición de su papel como generador de valor añadido

Los transitarios buscan su centralidad en un escenario global dominado por los cambios

El carácter transversal de la figura del transitario en la cadena de suministro, su papel central como facilitador del comercio global y la búsqueda de una mayor proyección de su labor en un momento de grandes y profundos cambios como el actual, constituyeron la base sobre la que pivotó el debate del webinario "Los transitarios ante sus nuevos retos", organizado por Diario del Puerto.

JAIME PINEDO | LEILA ESCRIHUELA

BILBAO | BARCELONA. Miguel Jiménez, director del Diario del Puerto, moderó la jornada online, que puso de manifiesto, a través de las intervenciones de cinco reconocidos profesionales del sector, la gran resiliencia y capacidad de adaptación del colectivo transitario a los constantes cambios del mercado.

Sin embargo, también es cierto que la actual situación en el transporte marítimo de contenedores, que desde hace unos años ya viene siendo objeto de un fenómeno de integración vertical en el que las navieras integran las funciones propias de los transitarios, con los precios de los fletes en niveles desconocidos y, sobre todo, tal y como se mencionó durante el debate, la escasez de equipos y de capacidad en los buques, está tensando las relaciones que los transitarios mantienen con sus proveedores, como es el caso de las navieras, y sus clientes, los cargadores.

La actual situación en el transporte marítimo de contenedores, que viene siendo objeto de un fenómeno de integración vertical en el que las navieras integran las funciones propias de los transitarios, con los precios de los fletes en niveles desconocidos y, sobre todo, tal y como se comentó durante el debate, la escasez de equipos y de capacidad en los buques, está tensando las relaciones que los transitarios mantienen con sus proveedores, como es el caso de las navieras, y sus clientes, los cargadores

Principales retos

Todo ello fue analizado en un interesante y ágil debate a seis bandas protagonizado por Enric Ticó, presidente de FETEIA-OLTRA; Emili Sanz, presidente de ATEIA Barcelona; Rafael Milla, presidente de Raminatrans; Carmen Amador, directora general de MPG Logistics; Michael Voss, director de Desarrollo Comercial Internacional de Sparber Group, y Miguel Jiménez, director de Diario del Puerto.

Atendiendo al título de la jornada, "Los transitarios ante sus nuevos retos", el debate se abrió con la exposición, por parte de cada uno de los participantes, de los principales retos que enfrenta la profesión, algunos de los cuales están adquiriendo un cariz especialmente agudo en los últimos meses y que se unen a otros que ya vienen moldeando su futuro desde hace un tiempo.

Según se reveló, se trata de retos, de presente y de futuro, que ofrecen al colectivo transitario una oportunidad para mostrar su posición central en la cadena logística, pero que requieren de algo más que su voluntad y su buen hacer para superarlos. En este sentido, las llamadas a la colaboración y la cooperación entre el colectivo,

Diario del Puerto.com

LOS TRANSITARIOS ANTE SUS NUEVOS RETOS

EN DESTACADO

Enric Ticó
PRESIDENTE DE FETEIA

"La Administración funciona sin demasiada lógica, con una clase política que conoce poco nuestro trabajo y toma decisiones que nos afectan. Por ello, es importante reforzar la acción de lobby por parte del sector"

Emili Sanz
PRESIDENTE DE ATEIA BARCELONA

"La integraciòn vertical es otra deriva de las compañías navieras, que han tomado el gusto a interferir en la actividad de los transitarios, olvidando que los transitarios hemos sido sus más fieles clientes durante décadas".

Rafael Milla
PRESIDENTE DE RAMINATRANS

"La competencia cada vez es más grande, por lo que debemos unirnos y confiar en nosotros mismos. Si no somos capaces de colaborar, estamos perdidos"

Carmen Amador
DIRECTORA GENERAL DE MPG LOGISTICS

"Los transitarios tenemos que ser camaleónicos y adaptarnos a los tiempos que vienen, para así poder encontrar nuestro propio hueco y poder seguir ofreciendo valor añadido a nuestros clientes"

Michael Voss
DIRECTOR DE DESARROLLO COMERCIAL INTERNACIONAL DE SPARBER GROUP

"Son nuevos tiempos, de retos y oportunidades, también para los transitarios independientes, que debemos buscar nuestro propio sitio en un panorama global lleno de desafíos"

así como a reforzar el papel de lobby ante la administración, fueron constantes durante el debate, que incluyó también, en algunos casos, duros reproches a las navieras por entender que ejerce una posición de dominio, que si bien se reconoció está amparada legalmente por la Unión Europa, fue calificada incluso de "abusiva".

Labor de lobby

El presidente de FETEIA-OLTRA, Enric Ticó, como portavoz del sector transitario español, fue claro al exponer los tres grandes retos que enfrenta éste en un momento en el que la figura del transitario "está cobrando toda su visibilidad". Así, destacó el reto tecnológico, poniendo como ejemplo el blockchain como una herramienta especialmente útil para una cadena logística eficaz; la necesidad de aumentar el valor añadido del transitario en dicha cadena logística, en contraposición a la idea equivocada que se tiene del transitario como un mero intermediario, y en tercer lugar, reforzar la labor de lobby, ya que la Administración, según dijo, "funciona sin demasiada lógica, con una clase política que conoce poco nuestro trabajo y toma decisiones que nos afectan". Por ello, llamnó a reforzar la acción de lobby por parte del sector y a la unión del colectivo alrededor de FETEIA, así como a "tender puentes a otras organizaciones no estrictamente de transitarios, que actúan en la misma cadena logística".

"Deriva" de los fletes

El tema de los fletes y las navieras no tardó en surgir en el debate como un tema que terminó por ser recurrente durante el mismo dada su trascendencia y alcance. Emili Sanz, presidente de ATEIA Barcelona, calificó esta situación como de "deriva" y la atribuyó a una serie de circunstancias a las que las navieras ("que no cometen en ello ilegalidad alguna", matizó) parece no querer poner fin.

Carmen Amador, directora general de MPG Logistics.

Como segundo gran reto que enfrenta el sector transitario, Sanz se refirió a la integración vertical, que calificó como "otra deriva de compañías navieras que han tomado el gusto a interferir en la actividad de los transitarios, olvidando que los transitarios hemos sido sus más fieles clientes durante décadas".

La terna de retos fue completada con la "gran capacidad de financiación que requiere el transitario en la actualidad para seguir ejerciendo su actividad, con desembolsos muy superiores a los de hace unos pocos años".

Un sector resiliente

El reto tecnológico, entendido también como oportunidad, fue destacado por Carmen Amador, directora general de MPG Logistics, quien consideró vital que toda la cadena logística esté conectada y que las empresas transitarias estén convenientemente preparadas para operar con sistemas de información que permitan dicha interconexión. En esa misma línea, destacó la resiliencia y la adaptación al medio como uno de los rasgos característicos del colectivo. "Tenemos que ser camaleónicos y adaptarnos a los tiempos que vienen, para encontrar nuestro propio hueco y poder seguir ofreciendo valor añadido", dijo.

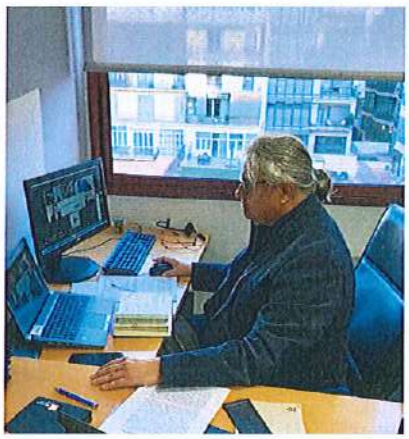
Amador también mencionó como uno de los principales retos el de la diversificación y ne-

El "abuso" de las navieras y la función reguladora de la Unión Europea

En el análisis de los grandes retos que enfrenta el sector transitario, el de la integración vertical de las actividades logísticas por parte de las grandes líneas navieras fue destacado como uno de los más relevantes, al suponer la entrada de otro tipo de operadores en el mercado natural de los transitarios, poniendo así en tela de juicio el papel del transitario en la cadena logística.

Para el presidente de FETEIA, Enric Ticó este es "uno de los problemas más graves que tenemos los transitarios" y no dudó en calificar de "abuso" la actuación de las compañías navieras, "que supone un problema no sólo para los transitarios sino para la sociedad". "Estas macronavieras hacen que la competencia en el sector no sea aplicable", dijo Ticó, quien defendió la oportunidad de la puesta en marcha del reglamento Consortia Block Exemption Regulation (CBER) en 2009 en un momento en que las navieras luchaban por su supervivencia, "pero estamos en 2021 y la situación ha cambiado hasta el punto de que ello ha llevado a la actual situación de abuso y de rotura de una cadena logística que funcionaba bien".

Ticó fue más allá al denunciar que "el gran problema, la actual pandemia, no es ya la sanitaria, sino esta posición de monopolio, respetada por la Unión Europea, que rompe las reglas de juego y que conlleva un incremento muy importante de los costes". En todo caso,



Enric Ticó, presidente de FETEIA-OLTRA.

el presidente de FETEIA tiró de optimismo para defender la acción del lobby para "hacer frente a estos retos". "Somos pequeños, pero juntos somos más grandes", dijo Enric Ticó.

"La CE reaccionará"

El presidente de ATEIA Barcelona, Emili Sanz, desligó el problema de los fletes de cualquier situación de ilegalidad por parte de las navieras y explicó cómo el Consortia Block Exemption Regulation permite a estas navieras establecer grandes alianzas para la reorganización del sector y justificó cómo el paso del tiempo, con la quiebra de Hanjin, dio la razón a la UE. "La UE dio cobertura legal a estas actividades de las navieras pero durante los últimos años, con la pandemia, el parón en Extremo Oriente y después en Occidente, han dado lugar a unas prácticas que aun siendo legales en el caso de las alianzas, actúan como elementos distorsionadores del mercado", explicó Sanz.

A pesar de los intentos para presionar a la Comisión Europea para que modifique está regulación, ello no se ha conseguido.

"Ni siquiera la poderosa Federal Maritime Comission de Estados Unidos ha podido hacerlo", dijo el presidente de ATEIA Barcelona, quien a pesar de la "catastrófica" situación en Occidente por la falta de suministros, lamentó que el Consortia Block Exemption Regulation se haya prorrogado hasta abril de 2024. Sin embargo, mostró su convencimiento de que la CE "reaccionará y modificará esta situación, porque la sensación es de que existe una situación de abuso".

ATEIA-OLTRA
Asociación de Transitarios Internacionales de Barcelona
Organización para la Logística, el Transporte y la Representación Aduanera

Diario del Puerto.com

WEBINARIO

El debate incluyó también, en algunos casos, reproches a las navieras por entender que ejercen una posición de dominio, que si bien se reconoció está amparada legalmente por la Unión Europea, fue calificada de "abusiva"

Michael Voss, director de Desarrollo Comercial de Sparber Group.

gó que el enemigo del transitario sea la naviera. "Tenemos tareas complementarias, somos la voz de nuestros clientes, exportadores e importadores, y debemos traducir su lenguaje a las navieras".

Unidad e identidad

El colectivo transitario encara todos estos retos en un escenario de cambio que afecta también a su propia identidad, a la posición central que ocupa en la cadena de suministro. Rafael Milla, presidente de Grupo Raminatrans, apeló por ello a la unión del colectivo "para salvaguardar nuestra identidad propia". "Si no somos capaces de colaborar, estamos perdidos", advirtió Milla, quien identificó el fenómeno de la concentración empresarial no sólo con las navieras, sino también con las transitarias. "La competencia cada vez es más grande, por lo que debemos unirnos y confiar en nosotros mismos". Asimismo, apuntó a la digitalización como otro de los grandes retos del sector. "Si somos capaces de cambiar todos un poco, tendremos más posibilidades de conseguir muchos de nuestros objetivos", dijo.

El nuevo escenario de cambio que se está configurando en la logística global fue el argumento que Michael Voss, director de Desarrollo Comercial Internacional de Sparber Group, utilizó para señalar la necesidad del colectivo de encontrar su nueva ubicación. "Son nuevos tiempos", dijo Voss, quien calificó el actual momento como de "grandes oportunidades", también para los transitarios independientes, "que debemos buscar nuestro propio sitio dentro de un panorama global lleno de retos y desafíos", entre los que destacó el de la innovación, como una herramienta esencial para la competitividad.

¿Relocalización?

La relocalización de la producción como forma de responder a las roturas de la cadena de sumnistro fue mencionada por Michael Voss, citando a la industria del automóvil, "que se está anticipando con la búsqueda de nuevos proveedores más cercanos y una relocalización de la producción".

A este respecto, Emili Sanz, señaló que los fabricantes comienzan ya a buscar el proveedor en el kilómetros 0. Se trata, en su opinión, de un "aviso a las navieras, ya que puede provocar un fenómeno de falta de carga para su transporte por vía marítima".

Emili Sanz, presidente de ATEIA Barcelona, calificó la situación de los fletes de "deriva" y la atribuyó a una serie de circunstancias "a las que las navieras, que no cometen en ello ilegalidad alguna, parecen no querer poner fin"

Digitalización

En el repaso a los nuevos retos del sector, el la digitalización fue señalado como una gran oportunidad para una operativa más eficaz y transparente en el camino de los transitarios hacia un servicio integral. Como apuntó Rafael Milla, el transitario "tiene una función y un valor muy importante de servicio integral, y es esencial que el cliente y el transitario compartan sistemas". Del mismo modo,

LOS REYES MAGOS SON TRANSITARIOS

El debate, que transcurrió en un clima de absoluta cordialidad, tuvo un cierre igualmente distendido con la última pregunta lanzada por el moderador, Miguel Jiménez, a los ponentes: "¿Habrá Reyes Magos estas Navidades?".
A pesar de la difícil situación de la cadena de suministro global, habrá Reyes Magos y habrá regalos. Y es que, como afirmó Enric Ticó, los "Reyes Magos son transitarios", y los transitarios "hacemos trajes a medida", como dijo Michael Voss.
Emili Sanz, por su parte, se preguntó si las navieras "podrán cargar en su conciencia con que algún niño se quede sin regalo", mientras Rafael Milla y Carmen Amador, dijeron creer firmemente en los Reyes Magos y en que el próximo 6 de enero habrá regalos en las casas. Eso sí, habrá que echar la carta antes del 1 de noviembre, avisó Ticó.

Los transitarios y el potencial de la colaboración para superar los retos

El análisis de la actual situación del transporte marítimo de contenedores y del margen de maniobra de los transitarios para seguir ofreciendo soluciones logísticas eficaces a sus clientes, acaparó buena parte del debate, en la que los participantes incidieron en la necesidad de colaboración entre las partes implicadas.

Ante la ruptura de la rotación de los contenedores y de los barcos, con falta de capacidad y congestiones en puertos de todo el mundo, "lo importante ya no es tanto el precio de los fletes, sino que los equipos lleguen y existan en cantidad suficiente", destacó el presidente de Grupo Raminatrans, Rafael Milla. "El problema es de equipos y en España hay déficit de contenedores de 20 pies porque somos un país importador", dijo, al tiempo que se preguntó "¿por qué si las navieras se concentran, nosotros no nos unimos y nos ponemos de acuerdo en aquello en lo que somos fuertes"?.

La directora general de MPG Logistics, Carmen Amador, también subrayó el gran potencial de colaboración entre transitarios para conseguir estos objetivos y explicó que un mercado marcado por la ley de la oferta y la demanda, "en tanto se siguen demandado equipo y espacio, no se discuten tanto los fletes". Amador no se mostro optimista respecto a un pronto término de los actuales niveles de los fletes, "mientras la demanda de consumo sea tan grande en comparación con la oferta de espacio", pero sí respecto al valor añadido que ofrecen los transitarios para encontrar aquellos huecos que permiten dar servicio a sus clientes.

"Tenemos que tener valor para mirar al futuro y unir fuerzas y ser complementarios, porque nuestra misión no es combatir a las navieras sino unirnos a ellas; debemos ser sus interlocutores", afirmó Amador.

Unión de fuerzas

El director de Desarrollo Comercial Internacional de Sparber Group, Michael Voss, reconoció que no existen fórmulas secretas, pero se apoyó en el valor añadido del transitario para paliar una situación de la que "hasta los medios generalistas se han hecho eco". "Debemos buscar fórmulas y alternativas que están ahí, aunque

Rafael Milla, presidente de Grupo Raminatrans

sólo con la voluntad no lo vamos a conseguir". "Gracias a los lobbies debemos dar un enfoque distinto a cómo debemos entender las cadenas de suministro", dijo Voss, quien defendió que los transitarios "podemos trabajar de forma mancomunada y unida, buscando soluciones que nos afectan a todos, porque todos somos consumidores en un mercado global". Enric Ticó defendió la centralidad del transitario en la cadena logística. "Sin transitarios no hay cadena logística", aseguró, y con relación a la conveniencia de alcanzar un mayor grado de unión del colectivo, llamó a aquellas empresas que aún no están asociadas a FETEIA a que lo hagan "porque es importante el trabajo de lobby para alcanzar nuestros objetivos".

ATEIA-OLTRA
Asociación de Transitarios Internacionales de Barcelona
Organización para la Logística, el Transporte y la Representación Aduanera

Diario del Puerto.com

LOS TRANSITARIOS ANTE SUS NUEVOS RETOS

El presidente de FETEIA, Enric Ticó, llamó a "tender puentes a otras organizaciones no estrictamente de transitarios, que actúan en la misma cadena logística"

Carmen Amador comentó que los sistemas informáticos de MPG Logistics "nos permiten compartir la información con nuestros clientes". "El hecho de estar conectados entre navieras y clientes nos facilita la posibilidad de poner la información en su mano para que de forma instantánea se puedan tomar decisiones rápidas y efectivas. Actuamos como consultores y traductores del cliente ante la naviera".

Para ilustrar los pasos que el sector transitario está dando hacia la digitalización de su actividad, Enric Ticó comentó cómo desde FETEIA-OLTRA se ha puesto en marcha una plataforma blockchain "pensada para el colectivo transitario", que ya es operativa. "Teníamos dos opciones: o unirnos a plataformas ya existente o diseñar una propia, que es lo que hemos hecho junto a la empresa e-Customs, con la colaboración de Puertos del Estado a través de la iniciativa Puertos 4.0, siendo una de las primeras, si no la primera, plataforma blockchain para transitarios del mundo", expuso Enric Ticó.

Sostenibilidad

Aunque dada su limitación temporal y el gran calado de los temas debatidos, durante el debate no se hizo referencia expresa al reto de la sostenibilidad, desde Sparber Group sí se lanzó un mensaje sobre la escasa capacidad de maniobra de los transitarios con relación a la Agenda 2030 de la Unión Europea. "Nuestro poder de influencia es limitado", dijo Voss, quien se mostró partidario de actuar según la regla "Act locally, think globally". En el tema de la sostenibilidad , Voss pidió a la Administración que dé "pasos claros y no ambiguos", subrayando el difícil papel de los transitarios en este tema.

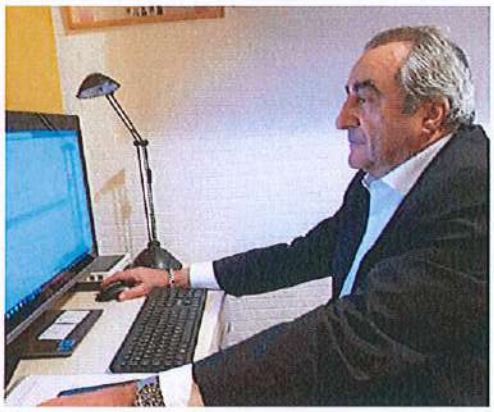
Tiempos "difíciles" para los transitarios más pequeños

El papel de los transitarios independientes, mencionado por Michael Voss durante su intervención en referencia a la necesidad que tienen de encontrar su sitio en el actual panorama logístico, fue destacado también por Emili Sanz, presidente de ATEIA Barcelona, quien auguró "tiempos difíciles" para los transitarios "y más aún para los transitarios pequeños".

Sanz señaló la tendencia hacia el incremento del tamaño de los transitarios y abogó por ser "más grandes e importantes, no con la idea de disputar el luchar a otros colectivos", sino la de afrontar una mayor capacidad de financiación "más ahora con los desembolsos que hay que hacer con cualquier embarque". "El transitario tiene un arma en su profesionalidad y su capacidad para fidelizar a sus clientes", dijo, y lamentó que "hoy en día todos tenemos problemas para hablar con las navieras, con las que erxiste falta de diálogo y de comunicación, algo que no ocurre con los transitarios".

Colaboración con los agentes de aduanas

Por otra parte, preguntado sobre la posibilidad de colaboración entre transitarios y agentes de aduanas, el presidente de FETEIA, Enric Ticó, dijo que FETEIA "tiene los los brazos abiertos a la colaboración con el Colegio de Agentes de Aduanas". "El 22% de los asociados a FETEIA son representantes aduaneros y existe una voluntad de colaboración máxima con el colectivo aduanero, por lo que no cre que pase mucho tiempo hasta que se produzca un proceso de convergencia o incluso de fusión", afirmó.



Emili Sanz, presidente de ATEIA Barcelona.

el canal
MARÍTIMO Y LOGÍSTICO

ATEIA Barcelona ha convocado asamblea electoral para renovar las vocalías de su órgano de gobierno

Renovación del comité de ATEIA Barcelona

Bajo la presidencia de Emili Sanz, la Asociación de Transitarios de Barcelona (ATEIA-OLTRA) ha celebrado este martes Asamblea General extraordinaria de carácter electoral para la elección de vocalías de su Comité Ejecutivo, como renovación parcial de este organismo.
Las candidaturas presentadas que han obtenido la confianza de la a asamblea son las siguientes:

- Michael Corell (Forwarding Condal, S.A.)
- Amadeu Outeiro (Blue Water Shipping España, S.A.)
- Ernesto Romeu (Transglory, S.A.)
- Laureà Valldosera (Del Corona & Scardigli Spain, S.L.U.)
-

Según los estatutos de ATEIA Barcelona, los vocales elegidos tomarán posesión de sus cargos el primer día hábil del 2022.

Diario del Puerto.com

ATEIA Barcelona elige a los vocales de su Comité Ejecutivo

ATEIA-OLTRA Barcelona ha celebrado en el día de hoy Asamblea General Extraordinaria de carácter electoral para la elección de vocalías del Comité Ejecutivo, como renovación parcial del mismo.

Las candidaturas presentadas que han obtenido la confianza de la Asamblea han sido Michael Corell, de Forwarding Condal; Amadeo Outeiro, de Blue Water Shipping España; Ernesto Romeu, de Transglory, y Laureà Valldosera, de Del Corona & Scardigli Spain.

Según prescriben las normas estatutarias de la Asociación, tomarán posesión de sus cargos el primer día hábil de 2022.

inQUALITAS

Entrevista a Emilio Sanz

inQUALITAS

Emilio Sanz
Presidente de ATEIA-OLTRA

En la actualidad algunas navieras tienen una desmedida inclinación a interferir abierta y descaradamente en las actividades propias de los transitarios.

Emilio Sanz Martínez empezó a trabajar, a la edad de 15 años, como auxiliar administrativo en una empresa puntera en el sector de los transitarios llamada ZUAZU SA, que destacaba más como agencia de aduanas que como transitaria, y con la colaboró durante 26 años de forma ininterrumpida. Para asegurar su formación, en los primeros cinco años combinó su jornada laboral con estudios en horario nocturno de Comercio, idiomas, etc. Desde el primer momento estuvo dedicado a las tareas propias del transitario, actividad en la cual se fue especializando con el paso de los años. Con el tiempo obtuvo el título oficial de Transitario (Operador de Transporte), así como el de Agente de Carga de IATA (siglas en inglés de la Asociación Internacional de Transporte Aéreo). A continuación, fundó la nueva empresa Columbus Transit SA, con la que estuvo colaborando los siguientes 24 años, hasta su jubilación. Durante sus 50 años de actividad en el mundo del transporte internacional ha tenido la oportunidad de especializarse ya no solo en el tráfico de contenedores (lo más habitual en un transitario marítimo) sino también en el transporte y manipulación de cargas de proyectos, en el tráfico de vehículos (como operador de puerto de Daimler AG – Mercedes Benz durante casi 20 años) y embarque de cargas consolidadas con destino a Australia, República Dominicana, Chile, México y la India, en calidad de agente NVOCC (acrónimo inglés de Non Vessel Operating Common Carrier). Los últimos doce años de su actividad laboral los fue alternando con actividades asociativas, básicamente en el ámbito de la Asociación profesional ATEIA-OLTRA de Barcelona, de la que actualmente es su presidente. Además, es vicepresidente de FETEIA (Federación Nacional de Transitarios Internacionales) y miembro del Consejo de Administración del Puerto de Barcelona, de la Junta directiva de Foment del Treball y de la Junta de gobierno del Club Transitario Marítimo con sede en Barcelona.

inQUALITAS

¿El sector de la logística y el mundo de los transitarios están quedando reforzados o debilitados con la pandemia del Covid-19?

Estoy convencido de que ningún sector, sea cual sea su actividad, ha salido reforzado en esta pandemia, si bien con una sola excepción que es el de las navieras que están obteniendo pingües beneficios —obtenidos a consecuencia de su posición de ventaja en virtud de la regulación Consortia BER (Block Exemption Regulation) implementada por la Comisión Europea en el año 2009— y que en la actualidad les permite tener una posición de dominio sobre el mercado del transporte marítimo.

¿Cuál es el balance que hacen desde las empresas y profesionales de ATEIA-OLTRA y cuál prevén que será su papel en los próximos meses y años?

Siempre he defendido la resistencia y resiliencia de las empresas transitarias, virtudes estas que han quedado sobradamente demostradas en estos ya casi dos años que nos ha tocado vivir.

No ha sido fácil para ninguno de nosotros, pero la profesionalidad y la casi inagotable imaginación y creatividad para encontrar una solución a cualquier de los muchos problemas que se pueden presentar durante el transporte de una mercancía, desde su origen hasta su destino, ha sido una vez más nuestra fórmula de éxito.

¿Cómo perciben en general este momento de crisis del comercio internacional?

Después de la crisis económica a nivel mundial que padecimos en el año 2008, yo personalmente me resisto a hablar ahora de crisis del comercial internacional. Si hacemos un ejercicio de memoria recordaremos los malos y graves momentos vividos durante los años posteriores a lo que algunos conocen como la Gran Recesión y que tuvo su inicio con la caída del banco estadounidense Lehman Brothers.

Ahora, es cierto que estamos pasando por un mal momento económico, pero bajo mi punto de vista, y sin dejar de ser grave, no tiene punto de comparación con lo vivido hace ahora algo más de una década.

inQUALITAS

¿Qué papel puede tener su profesión dentro del sistema nacional e internacional de transporte de mercancías? ¿Cómo prevén su organización en el entorno que nos imponen las medidas de control de todo tipo y las exigencias económicas del momento en el que estamos?

El transitario está para ayudar a sus clientes a adaptarse a cualquier situación creada por una nueva normativa, cambio de ley o regulación que afecte o esté relacionada con el transporte internacional de mercancías y esto no solo en el ámbito marítimo sino también en otros medios de transporte como puede ser el aéreo, ferroviario, terrestre, etc.

El transitario ha de estar preparado para adaptarse a cualquier imposición de medidas de control, sea cual sea su naturaleza y sin olvidar puntuales cambios de escenario que lo cambian todo de la noche a la mañana. Valga como ejemplo de esto último el Brexit.

¿Puede resumirnos la situación interna de su organización, a nivel español y a nivel catalán?

En casi todas las Comunidades Autónomas existe una ATEIA-OLTRA, incluidas las Islas Canarias con una sede en Las Palmas y otra en Tenerife. En Cataluña existen tres asociaciones: Barcelona, Girona y Tarragona.

Todas las ATEIAs locales están bajo el paraguas de FETEIA que es nuestra Federación de ámbito nacional, con sede en Barcelona y cuyo presidente actual es el Sr. Enric Ticó.

¿Cuáles diría que son hoy las principales inquietudes de sus asociados?

Como he dicho anteriormente, los transitarios estamos curados de espanto y hablo convencido cuando manifiesto que estamos preparados para todo (o para casi todo), pero siempre hay un lugar para la sorpresa.

En casi todos los acuerdos entre los transitarios y sus clientes siempre hay el factor financiación que obliga a nuestras empresas a disponer de un capital holgado o suficiente para soportar un importante inmovilizado, durante el tiempo que transcurre desde el momento en que se abonan los fletes y gastos al transportista contratado (naviera, compañía aérea) hasta que el cliente abona nuestras facturas.

Como es sabido, los fletes marítimos han sufrido durante el último año y medio aumentos de hasta un 500% lo que comporta desembolsos significativamente más altos.

inQUALITAS

Pongamos por ejemplo un embarque de 10 contenedores de 20′ (es decir de 20 pies, que equivale a un TEU —Transporte Equivalente Unido— con una longitud de 6 metros)

desde Shanghai a Barcelona, que en su momento (antes del 2020) podía suponer un flete total de unos 20.000 dólares, en la actualidad el importe a satisfacer podría estar en una horquilla entre los 100.000 y 150.000 dólares.

Otro reto con el que nos enfrentamos en la actualidad es la desmedida inclinación de algunas navieras a interferir abierta y descaradamente en las actividades propias de los transitarios, olvidándose (o ignorando) con su actitud que nuestro colectivo, en su conjunto, ha sido su mejor y más fiel cliente durante décadas.

¿De cara al futuro próximo, cómo contemplan la internacionalización, la diversificación y la concentración en su sector?

Tenemos la firme convicción de que el futuro será mucho más duro para las empresas transitarias de pequeño y medio tamaño, lo que me lleva a pensar que tal vez la tendencia será la de crear alianzas y agrupaciones para alcanzar una dimensión más significativa y poder competir con las grandes corporaciones con más garantías de éxito.

En cuanto a «la internacionalización» es una característica que el transitario lleva en su ADN. ¿Qué sería de un transitario "Internacional" que careciera de esta cualidad?

Es evidente que la logística y las infraestructuras determinan de manera determinante su trabajo. ¿Se atrevería a resumir los principales inconvenientes que tenemos en España, en Europa y en nuestro entorno mediterráneo?

Es correcto lo que se menciona en el enunciado de esta pregunta en cuanto a que las infraestructuras determinan de manera importante nuestro trabajo y me gustaría poder extenderme en mi respuesta para poder mencionar algunas, pero voy a dar algún ejemplo: ¿Han oído hablar de un proyecto llamado Corredor del Mediterráneo? Pues yo sí, e innumerables veces, a pesar de lo cual muchos de sus tramos no pasan de ser un simple proyecto. ¿Han oído hablar de los Accesos Viario y Ferroviario del Puerto de Barcelona? Pues yo sí, y en innumerables ocasiones; sin embargo, sigue estando muy lejos de convertirse en una realidad.

No me extenderé en hablar de la ampliación del aeropuerto de Barcelona que, sin entrar en detalles para no herir la sensibilidad de los ecologistas (muy respetable por otra parte), y como quien no quiere la cosa hemos desperdiciado una oportunidad de oro (1.700 millones de euros de nada) para convertir el aeropuerto en un *hub* internacional con todas las ventajas que eso representaría, ya no tan solo para el desplazamiento de personas sino también de las mercancías.

inQUALITAS

¿Qué les aconsejaría a los jóvenes que quieren iniciarse en esta profesión? ¿Y qué les pediría a los gestores públicos que deben promoverla y facilitarla?

Formación, formación y más formación.

Esto lo afirma una persona que ha ejercido de transitario durante casi 50 años y no ha dejado de aprender hasta el último día. Incluso ahora, ya apartado de mi día a día profesional, pero gracias a mi cargo de presidente de nuestra Asociación, sigo ampliando conocimientos relacionados con esta apasionante actividad del transitario internacional.

Además, puedo afirmar que este sector nuestro está necesitado de buenos profesionales y por tanto su nivel de desempleo es prácticamente inexistente.

Redacción Barcelona

Más información:

www.bcn.ateia.com

PORT
PORT EDICIONES S.L.

Asamblea General Extraordinaria Electoral en ATEIA – OLTRA Barcelona

Nov 17, 2021 | General

El 16 de noviembre se celebró la Asamblea General Extraordinaria de carácter Electoral para la elección de vocalías del Comité ejecutivo, como renovación parcial del mismo.

Las candidaturas presentadas que obtuvieron la confianza de la Asamblea fueron: Michael Corell (Forwarding Condal, S.A.); Amadeo Outeiro (Blue Water Shipping España, S.A.); Ernesto Romeu (Transglory, S.A.), Laureà Valldosera (Del Corona & Scardigli Spain, S.L.U.)

Según prescriben las normas estatuarias de la Asociación, tomarán posesión de sus cargos el primer día hábil de 2022.

el canal
MARÍTIMO Y LOGÍSTICO

La Asociación de Transitarios de Barcelona imparte desde esta semana un nuevo curso de reciclaje para el transporte aéreo de mercancías peligrosas

Curso de carga aérea de ATEIA Barcelona

La Asociación de Transitarios de Barcelona (ATEIA-OLTRA) inauguró el 22 de noviembre la quinta edición de este año del curso de reciclaje para el transporte aéreo de mercancías peligrosas, homologado por IATA.
Recordar que la capacitación en transporte aéreo de mercancías peligrosas de IATA mantiene su vigencia, siempre que se realice un curso de reciclaje cada dos años.

Desde su fundación, la Asociación de Transitarios de Barcelona es referente en la formación especializada y continuada de profesionales de sus empresas asociadas: transitarios, representantes aduaneros y operadores logísticos. De este modo, se convierte en centro de aprendizaje del talento del tejido experto en la imprescindible internacionalización de la economía.

Diario del Puerto.com

ATEIA Barcelona inicia el curso de reciclaje de transporte aéreo de MMPP

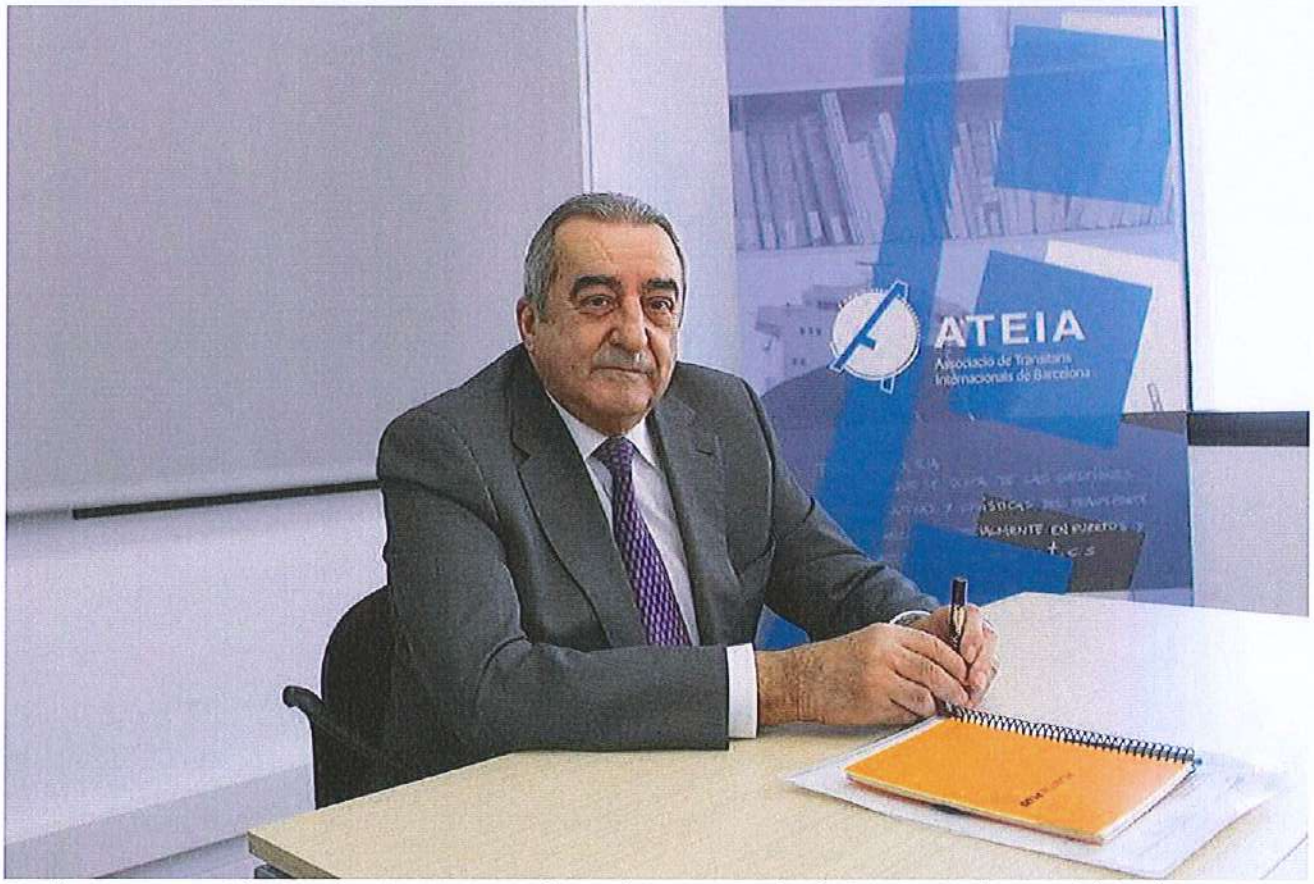
Esta semana, ATEIA Barcelona inició la quinta edición de 2021 del cursillo de reciclaje para transporte aéreo de mercancías peligrosas (MMPP) IATA.

ATEIA Barcelona inicia el curso de recicla de transporte aéreo de MMPP.

Para que la capacitación en el transporte aéreo de mercancías peligrosas IATA mantenga su vigencia es necesario realizar un cursillo de reciclaje cada dos años.

el canal
MARÍTIMO Y LOGÍSTICO

E. Sanz: "Los transitarios tenemos un sistema de defensa que es nuestra profesionalidad"



Emili Sanz, presidente de ATEIA Barcelona, ha repasado las principales problemáticas que están afectando las relaciones entre navieras y transitarios

el canal
MARÍTIMO Y LOGÍSTICO

El presidente de ATEIA Barcelona (ATEIA-OLTRA), Emili Sanz, ha realizado este jueves ante la prensa un repaso sobre los efectos que está teniendo sobre las empresas transitarias el alto valor de los fletes, así como las repercusiones en el ámbito competitivo que se están produciendo con las navieras que efectúan servicios puerta-puerta. Ante estas dos problemáticas, Emili Sanz ha remarcado que, a pesar de todo, "los transitarios tenemos un sistema de defensa que es nuestra profesionalidad".

Sobre "el brutal incremento de fletes", como Sanz lo ha calificado y la competencia surgida entre navieras y transitarias en el lado tierra, el presidente de la Asociación de Transitarios de Barcelona ha querido dejar claro desde el principio que estas actividades de las compañías "son todas legales y amparadas por la Ley".

Emili Sanz, presidente de ATEIA Barcelona

Emili Sanz: "Las navieras no están para prestar servicios puerta-puerta". Además, "están dando un servicio nefasto. Los transitarios somos los especialistas en el transporte puerta-puerta y los que podemos inventar cualquier cosa, así como hacer frente a los veinticuatro mil problemas que se nos puedan presentar"

el canal
MARÍTIMO Y LOGÍSTICO

Respecto a los servicios integrales que están prestando las navieras, Emili Sanz es conciso: "Las navieras no están para prestar servicios puerta-puerta". Además, "están dando un servicio nefasto", ha añadido. "Los transitarios somos los especialistas en el transporte puerta-puerta y los que podemos inventar cualquier cosa, así como hacer frente a los veinticuatro mil problemas que se nos puedan presentar".

"Antes- ha continuado Sanz- teníamos una relación de amistad con los consignatarios y navieras que ahora no existe". El presidente de ATEIA ha afirmado que "se están recibiendo instrucciones de las centrales de las navieras" para marginar la figura del transitario.

El presidente de ATEIA Barcelona ha declarado que las navieras se "darán cuenta que es un ataque a su propia línea de flotación y a un colectivo como el transitario que ha sido su más fiel cliente durante décadas".

Las empresas miembros de la Asociación de Transitarios de Barcelona están mostrando "su máxima inquietud" al ser pymes que tienen que competir con grandes grupos navieros, ha explicado Sanz. En este nuevo marco competitivo, ha continuado el presidente de ATEIA, las empresas transitarias "lo están empezando a sufrir" con la pérdida de algún cliente, aunque "la profesionalidad del transitario -ha vuelto a remarcar- está haciendo que al final los cargadores vuelvan a nuestras empresas".

Emili Sanz: "Sospecho que la Comisión Europea es reticente de modificar el Consortia Block Exemption Regulation porque perjudicaría a navieras que son europeas"

En referencia a los incrementos de los fletes de hasta un 500%, Sanz piensa que de "alguna manera las navieras han propiciado esta situación", con la pandemia del Covid, los blank sailings, y un incremento de la demanda que nadie esperaba.

Para explicar los orígenes de esta situación, Emili Sanz se remonta al 2009, año en el que "los fletes que se pagaban eran ridículos" y en el que la Comisión Europa constituyó el Consortia Block Exemption Regulation "para proteger a las navieras".

el canal
MARÍTIMO Y LOGÍSTICO

Esta regulación se prorrogó en el 2014 y "quizás entonces tenía su razón de ser, con la caída de Hanjin, pero de esta regulación surgieron nuevas alianzas y grupos navieros más fuertes hasta quedar en cuatro o cinco alianzas", ha dicho Sanz.

De esta forma, "se han creados grupos de navieras que tienen el dominio absoluto sobre el mercado", una posición que a nivel de las normativas de competencia "sería absolutamente inconcebible en cualquier otro colectivo económico", ha querido añadir el presidente de ATEIA Barcelona.

En el 2019, la Comisión Europa validó hasta abril del 2024 el Consortia. "Fue entonces cuando los colectivos transitarios internacionales reclamamos, a través de CLECAT, que se presionase a la Comisión Europea para que se procediera a modificar o anular esta regulación", ha recordado Sanz. "De momento, CLECAT no ha recibido ninguna respuesta, y a pesar de haber tantas voces en contra no sale ningún comentario desde la Comisión Europea, lo que daría a entender que no hay sensibilidad por esta cuestión".

Sobre esta posición europea respecto a las navieras, Emili Sanz declara: "Sospecho que la Comisión Europea es reticente de modificar el Consortia Block Exemption Regulation porque perjudicaría a navieras que son europeas".

El presidente de ATEIA Barcelona ha repasado de esta forma dos problemáticas que están afectando plenamente a las empresas de una asociación, "compuesta por un tejido de pequeñas y medianas empresas a las que les es muy difícil luchar contra esta situación". Aunque, para terminar, Emili Sanz ha vuelto a dejar muy claro la solidez de las empresas que representa: "El transitario está hecho para lo que necesites", ha concluido.

naucher GLOBAL
INFORMACIÓN MARÍTIMA FIABLE Y PROFESIONAL

ACTUALIDAD ◇ COMUNIDAD PORTUARIA ◇ ECONOMIA MARÍTIMA ◇ EMPRESAS MARÍTIMAS ◇ INTERMODALIDAD & LOGÍSTICA ◇ NAVIERAS ◇ OPINIÓN

Ateia exige cambios en la normativa europea para "frenar" la posición de dominio de las navieras

por David Rodríguez | 25 noviembre, 2021

"Estamos sufriendo un ataque a la línea de flotación por parte de las navieras a uno de los clientes, los transitarios, que más les hemos ayudado. Estamos hartos". Estas palabras del presidente de la Asociación de Transitarios Expedidores Internacionales y Asimilados de Barcelona (Ateia-Oltra), Emilio Sanz, sirven para ejemplificar la situación a la que ha llegado el colectivo tras el aumento imparable sufrido durante el último año. En una comparecencia ante los medios, Sanz ha reclamado a la Comisión Europea (CE) que "modifique o anules la regulación comunitaria que permite la posición de dominio en el mercado de las navieras". El presidente de Ateia se refiere con esta petición al Consortia Block Exemption Regulation, un reglamento de exención para los consorcios que establece las condiciones en las que los consorcios de transporte marítimo de línea pueden prestar servicios conjuntos sin infringir las normas antimonopolio de la UE, que prohíben los acuerdos anticompetitivos entre empresas. El reglamento se aprobó por primera vez en 2009, en un contexto de protección de las navieras por los bajos precios de los fletes, y se ha prorrogado sucesivamente. La última de estas se produjo en 2020 y seguirá vigente hasta el 25 de abril de 2024.

Sanz ha acusado a las navieras de "mantener artificialmente la demanda", generando este proceso de dominio sobre el mercado gracias a las alianzas entre las diferentes empresas. Pese a reconocer que los transitarios, especialmente los pequeños y medianos son un sector muy atomizado, el presidente de Feteia-Oltra ha revelado que la semana pasada, a través de la asociación de transitario europeos Ceclat, se envió una carta a la Comisaria Europea de Competencia, la danesa Margrethe Vestager, describiendo la situación límite y elevando una queja ante la inacción administrativa.
El presidente de Ateia-Oltra ha reivindicado la profesionalización de los transitarios, señalando que "son los únicos que garantizan la resolución de cualquier tipo de problema en el transporte de puerta a puerta". Emilio Sanz ha querido responder así, en representación del colectivo, a los movimientos de las principales navieras, como Maersk o Hapag-Lloyd, que han anunciado recientemente sus planes para incorporar los servicios de las transitarias a su cartera, adquiriendo empresas, o comprando compañías del sector marítimo.

Punto de inflexión en 2022

En un escenario de escalada insostenible de los fletes, Emilio Sanz ha asegurado que "tenemos la confianza de que se empiecen a ver los primeros resultados de cambios administrativos a principios de 2022". Aún así, ha vaticinado que las dificultades, tanto en el precio de los fletes, como las tensiones en la cadena de suministro se mantendrán como mínimo todo el año que viene.
Esta situación anómala con los fletes, que solo se produce en los tráficos que conectan Europa con Asia, ha impulsado a las navieras, a aumentar sus servicios en tierra, especialmente con el ferrocarril. En este caso, desde Ateia-Oltra se insiste en difundir, una vez más, la profesionalidad del transitario y su experiencia integral. "El transitario está allá cuándo se le necesita", ha indicado Emilio Sanz.

Sufrimiento financiero

Pese a que el presidente de Ateia-Oltra ha explicado que, afortunadamente, son pocas las empresas transitarias de Barcelona que han quebrado fruto de este episodio, ha alertado de "una situación de sufrimiento financiero", ya que las navieras no suelen financiar a demasiado largo plazo las operaciones de estos profesionales.

En relación al futuro, Emilio Sanz augura que paulatinamente se irá produciendo un fenómeno de relocalización de la producción, en el que las empresas busquen a sus proveedores en un entorno de proximidad, reduciendo así las cadenas logísticas largas. Mientras tanto, Sanz lanza al aire una pregunta: "¿Por qué la Comisión Europea tiene tantas reticencias a modificar la normativa y que pueda perjudicar a las navieras? ¿Será porqué muchas de ellas son europeas?".

veintepies.com

ATEIA Oltra Barcelona inicia el Cursillo de reciclaje para Transporte Aéreo de Mercancías Peligrosas IATA

VM, 26/11/2021

La Asociación ATEIA- Oltra Barcelona ha celebrado esta semana la 5ª edición en 2021 del cursillo de Reciclaje para Transporte Aéreo de Mercancías Peligrosas IATA.

Desde la Asociación de Transitarios de Barcelona recuerdan que para que la Capacitación en transporte aéreo de mercancías peligrosas IATA mantenga su vigencia es necesario realizar un cursillo de Reciclaje cada 2 años.

Emilio Sanz, presidente de ATEIA-OLTRA Barcelona analiza la situación del transporte marítimo

El presidente de ATEIA-OLTRA Barcelona, Emilio Sanz, hizo una exposición de la situación actual del transporte marítimo, analizando el motivo de la fuerte subida de los fletes en las rutas con Extremo Oriente.

En su intervención, Sanz resaltó que recientemente ATEIA-OLTRA Barcelona ha enviado un escrito a CLECAT (European Association for Forwarding, Transport, Logistics and Customs Services) con el fin de que solicite a la Comisión Europea la modificación del reglamento "Consortia Block Exemption Regulation (CBER).

Hay que recordar que en marzo de 2020 la Comisión Europea prorrogó hasta el 25 de abril el "Consortia Block Exemption Regulation (CBER), un reglamento aprobado en 2009 que describe las condiciones bajo las cuales los consorcios de transporte marítimo de línea regular pueden proporcionar servicios conjuntos sin infringir las normas antimonopolio de la UE que prohíben los acuerdos anticompetitivos entre empresas.

Resaltar que generalmente la legislación de la UE prohíbe los acuerdos entre empresas que restringen la competencia. Sin embargo, el Reglamento de exención por categorías de consorcios permite, en determinadas condiciones, a los operadores de transporte marítimo de línea regular con una cuota de mercado combinada inferior al 30% celebrar acuerdos de cooperación para prestar servicios de transporte marítimo de línea conjuntos (conocidos como "consorcios"). Estos acuerdos, sin embargo, no pueden incluir la fijación de precios o el reparto del mercado.

Sanz, puso en valor la figura del transitario en la cadena de transporte, recordando la profesionalidad y especialización de este "eslabón" primordial en la coordinación de los envíos puerta/puerta y que en la actualidad está sufriendo el importante incremento de los fletes, ya que no hay que olvidar que el transitario financia a sus clientes en las operaciones de transporte y este incremento de precios puede repercutir en sus cuentas de resultados.

Transporte XXI
El periódico del transporte y la logística en España

Ateia Barcelona alerta de la posición de dominio naviero

La regulación europea que permite no aplicar las normas de la competencia a las alianzas de armadores no tiene razón de ser en la situación actual, señala Emilio Sanz, presidente de la asociación transitaria.

La regulación europea que permite no aplicar las normas de la competencia de la UE a las alianzas navieras, el Reglamento BER (Consortia Block Exemption Regulation), ha acabado propiciando grandes grupos navieros con una posición de dominio del mercado "inconcebible en cualquier otro sector económico", señaló ayer Emilio Sanz, presidente de Ateia-Oltra Barcelona.

Emilio Sanz, presidente de Ateia-Oltra Barcelona.

Transporte XXI
El periódico del transporte y la logística en España

Un dominio de mercado que ha desembocado en la situación actual de un incremento "brutal" de los fletes ante falta de equipos y de espacio en los barcos por la eliminación de escalas, lo que ha acabado tensionando la cadena mundial de suministro.

En la situación actual, "el reglamento no tiene razón de ser y la Comisión Europea tendría que modificarlo o anularlo". A pesar de la frontal oposición de las asociaciones europeas de transitarios, operadores logísticos y cargadores, Bruselas aprobó el año pasado una nueva prórroga del BER, adoptado en 2009, que vence en abril de 2024.

Otro quebradero de cabeza para las transitarias, y no menor, es "que encima los armadores se dedican a hacer de transitarios".

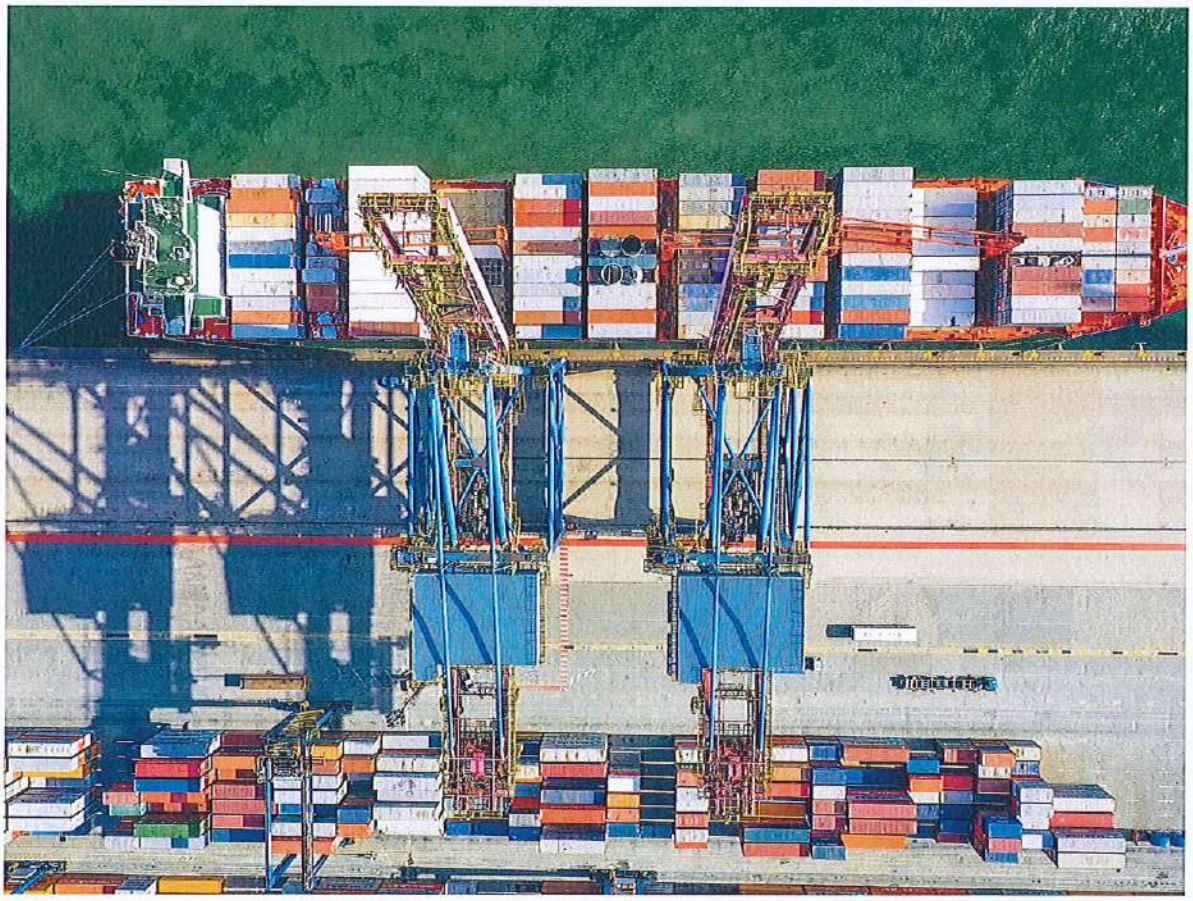
Ante el interés de los grandes consorcios navieros por el lado tierra, "tenemos un sistema de defensa muy importante las pequeñas y medianas empresas, que es la profesionalidad". Un transporte 'puerta a puerta' genera "multitud de problemas para los que las navieras no están preparadas". Es más, "están dando un servicio nefasto". El interés de los armadores seguirá y el arma válida para luchar es "nuestra profesionalidad".

ATEIA-OLTRA
Asociación de Transitarios Internacionales de Barcelona
Organización para la logística, el Transporte y la Representación Aduanera

Diario del Puerto.com

| DIARIO DEL PUERTO plus

REPORTAJE



LOGÍSTICA · Los agentes NVOCC resaltan la tendencia al alza de su actividad y la labor de mejora de sus servicios para sus clientes

NEUTRALES: la "mejor opción" ante una supply chain en constante movimiento

→ **En una cadena de suministro global que se enfrenta cada día a los vaivenes del mercado e imprevistos de cualquier índole, los consolidadores neutrales o agentes NVOCC apuntan al grupaje como la solución idónea para la logística.**

ALBA TEJERA | LEILA ESCRIHUELA

BARCELONA. El objetivo es claro: proporcionar el mejor servicio posible a los clientes. Las compañías dedicadas a la consolidación neutral, como un eslabón importante de la cadena de suministro global, han visto en su actividad el impacto de la pandemia, de la tendencia a la recuperación y, ahora, también el de la coyuntura marcada por el transporte marítimo a nivel internacional. Una serie de vaivenes que han coincidido en un espacio temporal muy próximo y que han puesto en jaque la tensión de la cadena logística, la cual ha demostrado, de nuevo, su capacidad de adaptación y resiliencia.

En este contexto, Pablo Auger, responsable de la comisión NVOCC (por sus siglas en inglés Non Vessel Operating Common Carrier) de ATEIA Barcelona, define este 2021 como un año de recuperación en el que, prácticamente, "hemos llegado a los números de 2019, situación que podemos clasificar como excelente, dado el largo tiempo de pandemia que llevamos".

Asimismo, los profesionales consultados por Diario del Puerto, responsables de importantes empresas dedicadas al NVOCC, coinciden en que se da una cierta recuperación. Es el caso de Rubén Martínez, director comercial nacional en IFS, quien asegura que la evolución de este 2021 ha sido positiva, teniendo en cuenta que los niveles de carga del 2020 no ofrecieron cifras tan optimistas.

> **"El consolidado no ha hecho más que crecer en todo el mundo durante 2021 y España no ha sido una excepción"**

Del mismo modo, Gonzalo Jérez, sales director de TransGlory, hace hincapié en que este

2021: un buen año

Pese a la situación de crisis que atraviesa el comercio marítimo a nivel mundial y pese a todas las problemáticas que ello conlleva para la actividad de la consolidación neutral, todos los expertos consultados en este reportaje coinciden en que el 2021 ha sido un buen año y sus previsiones de cierre son positivas, acercándonse, incluso superando las de 2019.

En este sentido, Globelink Uniexco confía en cerrar el ejercicio "con niveles de actividad que se acerquen a los volúmenes del año previo a la pandemia, 2019".

Asimismo, desde AGC Newtral señalan que aún con toda esta problemática "podemos decir que cerraremos un buen año 2021" y agregan que "compararnos con el año pasado no sería lo más correcto ya que 2020 fue un año muy diferente pero si nos fijamos con el 2019, vemos ciertas mejoras".

Por su parte, desde IFS van más allá y no solo esperan igualar cifras previas a la pandemia, sino que prevén cerrar 2021, "con una ligera mejora sobre 2019", hecho que desde la compañía valoran de forma "más que positiva".

En la misma línea, la previsión de TransGlory es "mejorar significativamente todos los indicadores de 2019", señalan.

Diario del Puerto.com

VIERNES 3
DICIEMBRE 2021

NVOCC

EN DESTACADO

Pablo Auger
ATEIA BARCELONA

"Nuestro gran reto para el próximo año 2022 como asociación al servicio del sector, pasa por seguir trabajando para que nuestras empresas -que dan servicio a todos los transitarios- puedan mejorar los servicios que hasta el 2020 podíamos catalogar como excelentes. El LCL debe ser la gran alternativa para nuestro comercio"

Gonzalo Jerez
TRANSGLORY

"Mantenemos una firme estrategia de apuesta por el talento humano y la formación de equipos, del mismo modo que siempre hemos apostado por la digitalización. Es inevitable hablar de nuevas tecnologías, pero al final del día el mejor servicio será aquel que aúne la eficacia tecnológica con el factor humano"

Silvia Pueyo
GLOBELINK UNIEXCO

"Nuestra principal preocupación es la descentralización y bajada de calidad en el servicio por parte de las compañías navieras. Realmente, el cuello de botella fuerza que dediquemos muchos más recursos en asegurar nuestros servicios regulares, estableciendo nuevas rutas y buscando servicios alternativos"

Rubén Martínez
IFS

"Los sistemas informáticos punteros y los flujos de información constante con el cliente son aspectos clave para poder hacer frente a los retos que se presentan y han de ser una de las premuras de nuestro colectivo. Por ello, estamos en continuo desarrollo de herramientas que nos garanticen una excelente comunicación con los clientes"

Sergi Carpi
AGC NEWTRAL

"En general, estamos experimentando un incremento de carga debido a varios factores, pero especialmente en las exportaciones. Dado el alto nivel de escasez de equipos y de espacios, estamos viendo cómo mercancías que antes se embarcaban en FCL buscan una alternativa en el LCL para embarcar"

ejercicio, pese a los retos que presenta el transporte de contenedores, "el consolidado no ha hecho más que crecer en todo el mundo y España no ha sido una excepción".

Sin embargo, y siguiendo en esta línea, cabe destacar que no son solo la recuperación económica y el volumen de actividad los que siguen su tendencia alcista. Lo hace también, tal como destaca Silvia Pueyo, CEO de Globelink Uniexco, el precio de los contenedores, "que tiene consecuencias también en el coste en el grupaje neutral marítimo".

> **"El grupaje neutral sigue siendo una apuesta económica y atractiva para la exportación e importación de productos que, además, se adapta a la gran rotación que han experimentado sectores como el retail, necesitados de una cadena de suministros en constante movimiento"**

Con todo ello, las compañías aúnan sus esfuerzos en reforzar y garantizar sus servicios, "a pesar de la falta de espacios y equipos", apunta Pueyo, ya que la prioridad es estar del lado de los clientes para brindarles las soluciones y alternativas que respondan a sus necesidades y demandas.

Por su parte, Sergi Carpi, director de AGC Newtral, explica que, a grandes rasgos, el sector observa que la carga está aumentando, incremento motivado por diferentes factores. Entre ellos, Carpi destaca la exportación, ya que, debido a la falta de equipos y espacio "vemos cómo mercancías que antes se embarcaban en FCL buscan una alternativa en el LCL para embarcar. "También los altos costes de los fletes han motivado en algunos importadores y exportadores una menor compra y/o venta de mercancía en comparación como lo venían haciendo, lo que hace incrementar la carga LCL", afirma Sergi Carpi.

Apuesta atractiva

El sector prevé una aceleración de esta recuperación de cara a 2022, sin embargo, la perspectiva no es una estabilidad, en todos los sentidos, hasta 2023. El responsable de la comisión de NVOCC de ATEIA Barcelona, Pablo Auger, incide en que, a pesar de que la recuperación total no será "inmediata", sí se es- ▸

ATEIA-OLTRA
Asociación de Transitarios Internacionales de Barcelona
Organización para la Logística, el Transporte y la Representación Aduanera

Diario del Puerto.com

| DIARIO DEL PUERTO plus

REPORTAJE

2022: AÑO DE RETOS
Aceleración del comercio mundial, sostenibilidad y digitalización

Las empresas dedicadas a la consolidación neutral se esfuerzan cada día por hacer frente a los nuevos retos y a las nuevas necesidades de sus clientes, ante una realidad cada vez más cambiante. De este modo, entre los principales retos a los que deberán hacer frente de cara al próximo año 2022, las compañías consultadas destacan, en primer lugar, la situación de crisis que atraviesa el comercio marítimo a nivel mundial y la adaptación a los constantes cambios que demanda el mercado.

El comercio internacional sigue acelerado, señala la CEO de Globelink Uniexco. Según Silvia Pueyo, se espera que la presión sobre la capacidad efectiva del transporte persista al menos hasta el segundo semestre del 2022. "Por los que a nosotros respecta, seguiremos invirtiendo en el fortalecimiento de nuestros servicios, ampliando nuevos servicios directos LCL de exportación e importación tal como venimos haciendo cada año", asegura. En este sentido, la estrategia de Globelink Uniexco pasa por dar facilidades a sus clientes transitarios, "siempre desde una relación cercana y personalizada". El hecho de trabajar en varios almacenes de consolidación y desconsolidación, apunta Pueyo, reporta a la compañía en una "mayor flexibilidad" en el servicio y una "mayor agilidad" en la gestión de entregas y recogidas de las mercancías.

En la misma línea, desde AGC Newtral avanzan que no prevén muchos cambios durante los primeros seis meses del próximo año 2022. Ante esta situación, "será muy importante disponer de espacio y equipo con garantías, así como continuar con el proceso de digitalización que la pandemia aceleró", apunta Sergi Carpi, quien asegura que la empresa ya está tomando medidas para poder garantizar el servicio a medio y largo plazo, tanto en la consecución de espacio disponible como en la digitalización de los servicios.

Al de la aceleración del comercio marítimo mundial se suman, por tanto, otros dos retos en los que ya están trabajando los profesionales del sector, como son: la sostenibilidad y la digitalización. A pesar de que el sector de la consolidación se vea afectado también por los problemas conocidos por la logística global, especialmente por la falta de espacios y de contenedores, desde IFS confían en que la "gran alternativa" para dar servicio de calidad en el LCL se basa en sistemas informáticos punteros e información constante al cliente. "Estos son clave y han de ser una de las premuras de nuestro colectivo, donde IFS está en continuo desarrollo para beneficiar a nuestros clientes con una excelente comunicación", destaca Rubén Martínez.

> "No prevemos muchos cambios durante los primeros seis meses del próximo año, por lo que disponer de espacio y equipo con garantías será muy importante"

> "Seguiremos invirtiendo en el fortalecimiento de nuestros servicios para dar una mayor respuesta a nuestros clientes, ampliando nuevos servicios directos LCL de exportación e importación"

> "La gran alternativa para dar servicio de calidad en el LCL se basa en sistemas informáticos punteros e información constante al cliente"

> "No debemos olvidarnos del proceso de adaptación tecnológica y de energías renovables, dos de los retos principales para los próximos años"

> "No solo debemos adaptarnos a la situación cambiante e incierta actual, sino que debemos adelantarlos a ella, haciendo un ejercicio aún mayor de lectura del mercado y ofreciendo nuevas soluciones y alternativas"

> "El hecho de trabajar en varios almacenes de consolidación y desconsolidación nos permite una mayor flexibilidad en el servicio y mayor agilidad en la gestión de entregas y recogidas de las mercancías"

Así, la compañía sigue en la línea de ampliación de nuevos servicios. Tras la consolidación en 2021 de servicios como: el LCL marítimo hacia y desde el Reino Unido, el servicio regular con Canarias desde Madrid, tanto de exportación como de importación; y el servicio de Ferrocarril desde China, Short Sea Shipping con países de África del norte; IFS trabaja actualmente en la puesta en marcha de nuevos servicios de LCL, que se puedan beneficiar sus clientes.

Tal como detallan desde TransGlory, no se trata únicamente de adaptarse a la situación cambiante, sino de adelantarse a ella, "haciendo un ejercicio aún mayor de lectura del mercado y ofreciendo nuevas soluciones y alternativas para nuestros clientes". Del mismo modo, Gonzalo Jerez señala que "no debemos olvidar tampoco todo el proceso de adaptación tecnológica y de energías renovables", que serán dos de los principales retos para los próximos años. "Ambos deben ir de la mano y ambos requieren cierto cambio de ver y entender el sector", avanza. En este sentido, Jerez apela a la necesidad de estar al día tanto en nuevas tecnologías como en el 5G o el Internet de las cosas (IoT), que ya están en fase de pruebas en puertos como el de Barcelona o Valencia, así como de las nuevas legislaciones medioambientales y los costes que pueden suponer la descarbonización y los nuevos combustibles "para poder adaptarnos, aprovechar las ventajas que aportan y seguir dando el mejor servicio a nuestros clientes". A este respecto, TransGlory sigue apostando por la digitalización, tanto de sus operaciones para hacerlas más eficientes, como de sus oficinas para ser más sostenibles. "Por eso creamos nuestro propio software de gestión de la carga, que permite optimizar las operaciones y reducir, por ejemplo, el uso de papel al mínimo, entre otras ventajas", agrega Gonzalo Jerez. A su vez, la compañía sigue invirtiendo en productos y servicios que complementan su gama de LCL marítimo, como son el consolidado aéreo, el servicio Reefer LCL de exportación, nuevas rutas de AIR & SEA, y un desarrollo del servicio de LCL Rail.

Diario del Puerto.com

VIERNES 3
DICIEMBRE 2021

NVOCC

pera que, "en un plazo de seis meses los principales puertos se vayan descongestionando, lo que conllevará a una regularización del servicio", asegura.

En este sentido, Auger hace especial hincapié en que, prácticamente "todos los puertos españoles han demostrado tener una excelente capacidad, ofreciendo buenos servicios y evitando el colapso o crisis vividos en otros puertos".

> "Todos los puertos españoles han demostrado tener una excelente capacidad, ofreciendo buenos servicios y evitando el colapso o crisis vividos en otros puertos"

Así pues, los expertos aseguran que la demanda de LCL (Less than Container Load) seguirá creciendo en diferentes sectores. Por otra parte, Gonzalo Jerez, sales director de TransGlory, explica que, aunque los costes se estabilicen, "el grupaje neutral sigue siendo una

ADMINISTRACIÓN: SENSIBILIDAD, AGILIDAD E INVERSIÓN

Empresas y entidades del sector solicitan, una vez más, la colaboración de las administraciones para poder hacer frente a los retos que presenta el mercando y garantizar el mejor servicio posible a sus clientes. A este respecto, el responsable de la comisión NVOCC de ATEIA Barcelona Pablo Auger, demanda a las administraciones "sensibilidad" con la carga de transbordo que, debido a la situación global, "también se ve afectada" y en ocasiones no puede transbordarse en los plazos establecidos por la Administración. Más allá de la situación que atraviesa en estos momentos el comercio marítimo mundial y teniendo en cuenta también la "cantidad de gestiones aduaneras" que deben realizarse para cada contenedor de grupaje neutral, Pablo Auger pone de manifiesto la "necesidad de explorar posibles ventajas para los agentes de consolidación neutral, como puede ser, "adquirir el rol de Aduana de Salida para las cargas consolidadas".

En la misma línea, la CEO de Globelink Unlexco, Silvia Pueyo, destaca que "nuestro deseo a todas las administraciones es agilidad en los procesos y reducir los tiempos de respuesta, la misma exigencia que requieren nuestros clientes".

> "Gracias a los esfuerzos de los agentes de consolidación neutral competimos con otros puertos, pero precisamos que España sea un puerto hub que compita con el resto de hubs mundiales"

Por su parte, el sales director de TransGlory, Gonzalo Jerez, apela a la necesidad de que los Gobiernos y Administraciones Públicas apoyen el crecimiento que están experimentando los

Los NVOCCs demandan la colaboración de las administraciones. Foto A.T.

puertos españoles apostando por la inversión en infraestructuras, "algo imprescindible para mantener este crecimiento y convertir realmente a España en un punto clave de las rutas comerciales internacionales".

Con todo ello, Pablo Auger manifiesta la voluntad de ATEIA de seguir trabajando al lado de las administraciones y puertos "para que ello conlleve un servicio del que se beneficien nuestros clientes transitarios" y, por ende, sus clientes exportadores e importadores. Además Auger apunta que "gracias a los esfuerzos de los agentes de consolidación neutral, competimos con otros puertos, pero precisamos que España sea un puerto hub que compita con el resto de hubs mundiales".

ATEIA-OLTRA
Asociación de Transitarios Internacionales de Barcelona
Organización para la Logística, el Transporte y la Representación Aduanera

Diario del Puerto.com

| DIARIO DEL PUERTO plus

REPORTAJE

Colapso en el comercio mundial, la gran preocupación

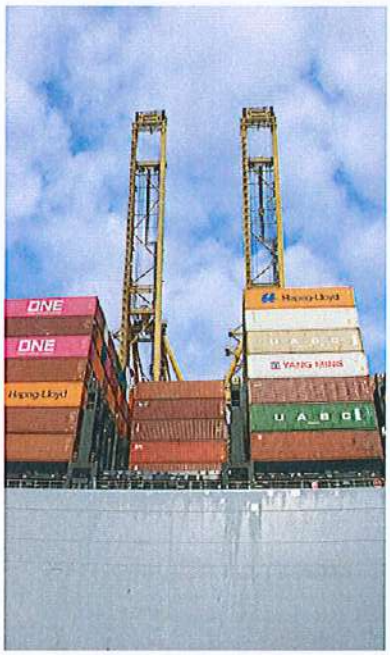
Los profesionales consultados por Diario del Puerto coinciden en afirmar que la coyuntura que vive actualmente el transporte marítimo de mercancías tiene un impacto directo en su actividad, como la falta de espacios y contenedores, a lo que se suman las cancelaciones de escala, lo que ha generado un incremento de los fletes "como nunca antes visto", resalta Sergi Carpi, de AGC Newtral.

"Vivir en un mundo globalizado implica que los problemas que se den en otros puertos o países afecten también al mercado español", recuerda Gonzalo Jerez, sales director de TransGlory. Sobre todo ante un escenario donde el transporte marítimo "está muy condicionado por la situación que se vive en China y Estados Unidos, con congestiones, escasez de contenedores y falta de transportistas", prosigue Jerez.

"Vivir en un mundo globalizado implica que los problemas que se produzcan en otros puertos o países afecten también al mercado español"

Asimismo, Sergi Carpi explica que los blank sailings también "han ayudado a generar esta situación", por lo que es evidente que la disrupción en la cadena logística "ha llegado a todos los niveles".

Sin embargo, tal como apuntan Pablo Auger, responsable de la comisión NVOCC, y Rubén Martínez, director comercial nacional de IFS, prácticamente todos los NVOCCs se han reinventado, por lo que se ha conseguido "un servicio regular que hasta la fecha nos caracterizaba", apunta Auger, a lo que Martínez añade que las empresas "hemos buscado alternativas con la única finalidad de seguir dando servicio a nuestro cliente transitario".



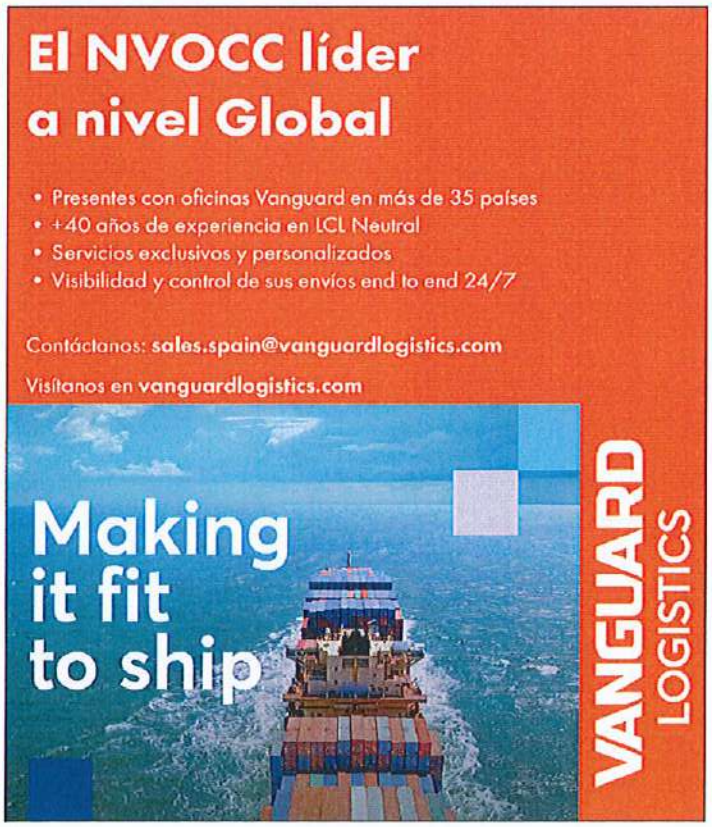
El colapso del comercio mundial preocupa al sector. Foto A.T.

"El grupaje está siendo una parte fundamental dentro de la cadena logística para el comercio mundial. Si hace una año para un transitario era conveniente enviar una mercancía en LCL, ahora es mucho más ventajoso, debido a los altos precios del contenedor completo", asegura Silvia Pueyo, CEO de Globelink Unjexco.

"Si hace una año para un transitario era conveniente enviar una mercancía en LCL, ahora es mucho más ventajoso, debido a los altos precios del contenedor completo"

De igual modo lo explica Gonzalo Jerez, quien afirma que el mercado de LCL en España "ha experimentado un alto crecimiento, por el aumento de demanda general vivido en 2021, junto con el desvío de ciertos productos que ante la falta de contenedores han sido desviados del FCL habitual al LCL".

Al final de cuentas, señala Jerez, el resultado se resume en estrechar "aún más nuestra relación con los clientes para seguir ofreciendo un servicio de calidad y asegurarnos de que sus cargas llegan a su destino a tiempo".



apuesta económica y atractiva para la exportación e importación de productos que, además se adapta a la gran rotación que han experimentado sectores como el retail, que necesitan de una cadena de suministros en constante movimiento". A ello, Jerez añade que con el consolidado "las empresas tienen más fácil no stockar a largo plazo, abaratando costes".

"Este crecimiento del sector significa seguir invirtiendo en las mejores soluciones y apoyando a nuestros clientes con nuevos servicios directos que nos permitan llegar más rápido donde éstos lo necesiten"

Impulsar las mejoraras

Con todo ello, empresas como Globelink, IFS, TransGlory y AGC Newtral, siguen trabajando para mejorar sus servicios y, así, "minimizar el impacto sobre nuestros clientes", asegura Silvia Pueyo, CEO de Globelink.

Igualmente lo explica Gonzalo Jerez, quien afirma que en TransGlory "tenemos muy claro que este crecimiento del sector significa seguir invirtiendo en ofrecer las mejores soluciones y apoyando a nuestros clientes con nuevos servicios directos que nos permitan llegar más rápido allá donde éstos puedan necesitarlo".

SERVICIO MARÍTIMO FLEXIBLE

Uno de los temas que más preocupan a nivel general es el posible desabastecimiento y la seguridad de la campaña de Navidad, cuyas valoraciones por parte del sector son dispares. En Globelink Unlexco explican haberse encontrado con determinados focos, como China, con la afectación del COVID-19 o la congestión, donde la mercancía se acumulaba en los almacenes. Ante ello, desde la compañía, "ofrecemos soluciones a nuestros clientes transitarios como, por ejemplo, la posibilidad de embarcar a través de otros puertos", aumentando, así, "la oferta de un servicio marítimo de mercancías más flexible".

ATEIA-OLTRA
Asociación de Transitarios Internacionales de Barcelona
Organización para la Logística, el Transporte y la Representación Aduanera

Diario del Puerto.com

VIERNES 3
DICIEMBRE 2021

NVOCC

Integración vertical y regionalización en el tablero de juego

Al desafío que supone cumplir con los tiempos que exige la cadena logística, debido al colapso en algunos hubs y la congestión de puertos, se suman numerosos factores a los que se enfrentan las empresas de NVOCC, como la digitalización y la sostenibilidad, "dos puntos candentes para el sector del transporte marítimo en los últimos años, pues pueden tener un impacto importante en el desarrollo de los puertos y la gestión de los buques en el futuro próximo", apunta Gonzalo Jerez, sales director de TransGlory.

A nivel global, Jerez advierte que es necesario "estar atentos" a los movimientos de los grandes players. "Navieras como CMA CGM y Maersk están avanzando en la integración vertical, pero también desembarcando en el mundo aéreo para hacer frente a la cada vez mayor inmediatez que piden los clientes. Esto es un factor disruptivo a corto plazo para el que tendremos que adaptarnos todos", asegura.

A estos retos, el sales director de TransGlory añade la "macrotendencias" del proceso de regionalización de las cadenas de suministros, "puesto en marcha para hacer frente y disminuir los efectos de una nueva disrupción a escala global".

"Esto nos afecta especialmente si queremos adelantarnos a las necesidades de los clientes y seguir ofreciendo nuestros mejores servicios. Debemos ser capaces de prever sus requerimientos para así adaptar y expandir nuestros servicios, añadir rutas, ampliar cobertura, etcétera", afirma Jerez.

Por otra parte y, en parte, en relación al colpaso del transporte marítimo, Silvia Pueyo, CEO de Gobelink Uniexco, destaca que la principal preocupación es la "descentralización y bajada de calidad en el servicio por parte de las compañías navieras".

Navieras como CMA CGM o Maersk apuestan por el aereo para hacer frente a la inmediatez.

"Debemos ser capaces de prever los requerimientos del cliente para así adaptar y expandir nuestros servicios, añadir rutas y ampliar cobertura"

"Realmente el cuello de botella fuerza que dediquemos muchos más recursos en asegurar nuestros servicios regulares, estableciendo nuevas rutas, buscar servicios alternativos a la falta de espacio y equipos y a la falta de discontinuidades de servicios marítimos mundiales", denuncia Pueyo.

En esta línea, Sergi Carpi, de AGC Newtral, apunta a que, en ocasiones, las reservas de equipo y espacio "no dan para todos los bookings que los clientes quieren hacer, lo que implica buscar las mejores opciones para sus clientes y colaboradores.

Por su parte, IFS materializa esta apuesta con la apertura de nuevas oficinas en Canarias y, a corto plazo, lo harán en "otro punto estratégico dentro del territorio nacional, lo que nos permitirá ofrecer una mayor cobertura a nuestros clientes transitarios". De hecho, la compañía ha abierto también un almacén en Madrid que le ha permitido disponer de servicios directos de exportación e importación. "Seguiremos desarrollando nuestras instalaciones en Madrid como hub en el centro de la península, contando con almacén propio al servicio del transitario y proporcionando también servicios de consolidado aéreo y de courrier", destaca Rubén Martínez.

TERRESTRE

Sergi Carpi, de AGC Newtral, recuerda que, además de la falta de equipos y espacio, "los almacenes deben trabajar con la mayor eficacia posible para dar salida a toda la mercancía que entra para poder seguir cargando y descargando consolidados". Asimismo, hace especial hincapié en la afectación y el impacto que todos estos desafíos tienen también en el transporte terrestre.

La crisis del comercio mundial afecta también al transporte por carretera.

ATEIA-OLTRA
Asociación de Transitarios Internacionales de Barcelona
Organización para la Logística, el Transporte y la Representación Aduanera

el canal
MARÍTIMO Y LOGÍSTICO

Associació d'Agents Consignataris de Vaixells de Barcelona
Avda.Drassanes, 6-8 Planta 13, 1ª porta
08001 Barcelona - T. 93 270 27 66
acb@consignatarios.com
www.consignatarios.com

Associació d'Empreses Estibadores Portuàries de Barcelona
Ronda del Port, 594, 1ª Planta
08039 Barcelona - T. 93 442 88 24
aeepb@aeepb.com
www.aeepb.com

ATEIA-OLTRA
Asociación de Transitarios Internacionales de Barcelona
Organización para la Logística, el Transporte y la Representación Aduanera
Via Laietana, 32-34, 2º
08003 Barcelona - T. 93 315 03 03
ateia@bcn.ateia.com
www.bcn.ateia.com

Col·legi Oficial d'Agents de Duanes i Representants Duaners de Barcelona
Diputació, 295 Baixos - 08009 Barcelona
T. 93 329 26 68 - Fax. 93 595 20 97
coacab@coacab.com
www.coacab.com

ATEIA-OLTRA
Asociación de Transitarios Internacionales de Barcelona
Organización para la Logística, el Transporte y la Representación Aduanera

Diario del Puerto.com

2022
Volem compartir el futur...
...i la màgia d'unes bones festes

Associació d'Agents Consignataris de Vaixells de Barcelona
Avda.Drassanes, 6-8 Planta 13, 1ª porta
08001 Barcelona - T. 93 270 27 88
acb@consignatarios.com
www.consignatarios.com

Associació d'Empreses Estibadores Portuàries de Barcelona
Ronda del Port, 594, 1ª Planta
08039 Barcelona - T. 93 442 88 24
aeepb@aeepb.com
www.aeepb.com

ATEIA-OLTRA
Asociación de Transitarios Internacionales de Barcelona
Organización para la Logística, el Transporte y la Representación Aduanera
Via Laietana, 32-34, 2º
08003 Barcelona - T. 93 315 09 03
ateia@bcn.ateia.com
www.bcn.ateia.com

Col·legi Oficial d'Agents de Duanes i Representants Duaners de Barcelona
Diputació, 295 Baixos - 08009 Barcelona
T. 93 329 26 66 - Fax. 93 595 20 97
coacab@coacab.com
www.coacab.com