

SITUACIÓN MUNDIAL DEL TRANSPORTE MARITIMO TENSIÓN EN LA CADENA LOGÍSTICA

EDITORIAL	
SITUACIÓN MUNDIAL DEL TRANSPORTE MARÍTIMO TENSIÓN EN LA CADENA LOGÍSTICA	04
ATEIA-OLTRA BARCELONA	
ENCUENTRO PRENSA	05
+ ENTREVISTAS A ATEIA-OLTRA BARCELONA	06
FETEIA-OLTRA	
LA COMISIÓN MARÍTIMA DE FETEIA-OLTRA ACUERDA LA ADOPCIÓN DE ACCIONES EN UN INTENTO DE CLARIFICACIÓN Y MEJORA DE LOS PROBLEMAS DE LA CADENA DE SUMINISTROS MARÍTIMA	07
EN EUROPA...	
EUROPEAN PARLIAMENT PLENARY DEBATES PORT CONGESTION AND SURGE IN FREIGHT RATES	09
EN EL MUNDO...	
HIGH FREIGHT RATES CAST A SHADOW OVER ECONOMIC RECOVERY	10
SITUACIÓN MUNDIAL DEL TRANSPORTE MARÍTIMO	
VUCA COMERCIO MARÍTIMO MUNDIAL	12
OPINIÓN	
SIETE CRISIS PARA LOS SIETE MARES: ASÍ TENSIONA LA LOGÍSTICA PORTUARIA UN MUNDO EN DISRUPCIÓN	14
NADAL 2021	
NADAL A BON PORT	18
CONTENEDOR SOLIDARIO	19
ATEIA FORMACIÓN	20
ATEIA-OLTRA BARCELONA	
ASAMBLEA GENERAL EXTRAORDINARIA ELECTORAL	22
ATEIA-OLTRA BARCELONA EN...	23
DOCUMENTACIÓN	28
NVOCC'S	
PABLO AUGER, RESPONSABLE COMISIÓN NVOCC'S	29
ADUANA	30
OPINIÓN	
EL TRANSITARIO EN EL SHORT SEA SHIPPING: UNA FIGURA ESENCIAL PARA MOVER LA MERCANCÍA	32
TERRESTRE	35
SOSTENIBILIDAD	36
OPINION - FUNDACIÓN CARES	
TRABAJAR MÁS ALLÁ DE LOS 50	38
SMART PORTS	39
NETWORKING	40
CIBERSEGURIDAD	41
BIBLIOTECA	42
DIRECTORIO - EMPRESAS ASOCIADAS	43
SERVICIOS PARA EMPRESAS ASOCIADAS	44
EN EL PRÓXIMO EJEMPLAR...	45

ATEIA - INFORMA
PUBLICACIÓN EDITADA
POR ATEIA-OLTRA BARCELONA

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

Via Laietana, 32 - 34. 2º
08003 Barcelona
Tel. 93 315 09 03
email: ateia@bcn.ateia.com

DISEÑO Y MAQUETACIÓN
Lluís Coma
lluis@lluiscoma.com

PUBLICIDAD
ATEIA-OLTRA Barcelona
Tel. 93.315.09.03
email: ateia@bcn.ateia.com

Sus destinatarios son las empresas
asociadas, así como organismos oficiales,
entidades e instituciones públicas y
privadas relacionadas con el comercio,
la logística y el transporte internacional.

Si desea recibir el Boletín
ATEIA-Infoma, indíquenos
sus datos de contacto (Nombre
y apellidos, empresa y correo
electrónico) a:
ateia@bcn.ateia.com

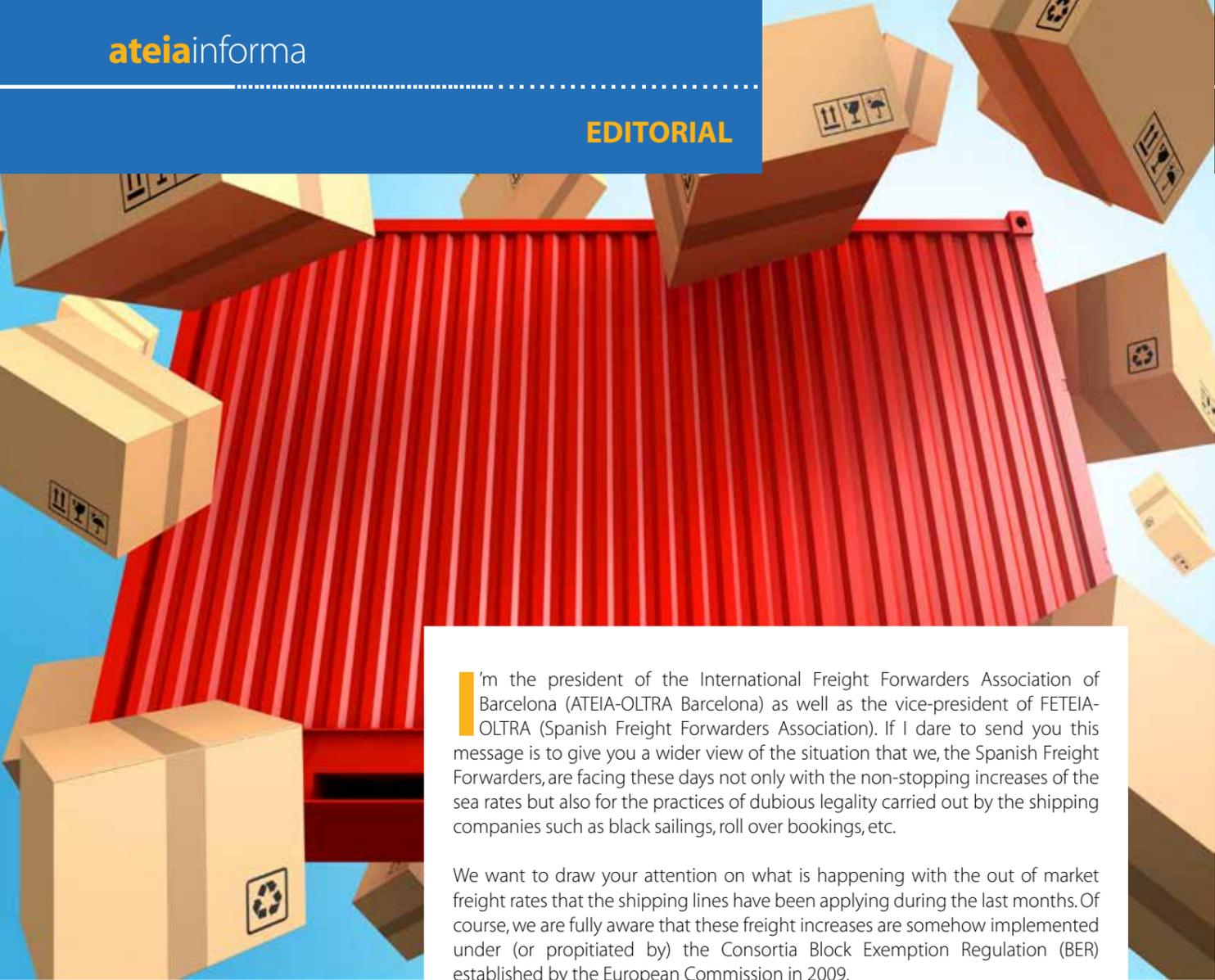
La redacción de la presente edición se
cerró el 13 de diciembre de 2021

COLABORACIONES:
FUNDACIÓN CARES
PORT DE BARCELONA
SGS



ATEIA-OLTRA

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



15 noviembre 2021

SITUACIÓN MUNDIAL DEL TRANSPORTE MARITIMO

TENSIÓN EN LA CADENA LOGÍSTICA

I'm the president of the International Freight Forwarders Association of Barcelona (ATEIA-OLTRA Barcelona) as well as the vice-president of FETEIA-OLTRA (Spanish Freight Forwarders Association). If I dare to send you this message is to give you a wider view of the situation that we, the Spanish Freight Forwarders, are facing these days not only with the non-stopping increases of the sea rates but also for the practices of dubious legality carried out by the shipping companies such as black sailings, roll over bookings, etc.

We want to draw your attention on what is happening with the out of market freight rates that the shipping lines have been applying during the last months. Of course, we are fully aware that these freight increases are somehow implemented under (or propitiated by) the Consortia Block Exemption Regulation (BER) established by the European Commission in 2009.

We know that the Consortia Block Exemption Regulation (BER) has been extended until April 2024 and due to this fact, we are afraid the present and unwanted situation could be maintained for a few more months/years.

In our view, the solution would pass through a modification of the Consortia Regulation by the European Commission and in this sense, I would like to ask CLECAT find this possibility feasible.

It is clear that shipping companies are playing their role from a dominant position in the market and it goes without saying that this is completely unfair for the rest of parties.

I'm sure that CLECAT have received countless reports from others Freight Forwarders Associations throughout Europe complaining for the same issue as well as I have no doubts that CLECAT have many times approached the European Commission to convey our deep concern.

We are surprised by the apparent lack of interest from the European Commission ignoring the damage this long-standing situation is causing our collective across Europe. ●

EMILI SANZ
PRESIDENT - ATEIA OLTRA BARCELONA
CARTA a CLECAT – extracto



25 noviembre 2021

ENCUENTRO PRENSA



Los transitarios tenemos un sistema de defensa que es la nuestra profesionalidad. 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 (25.11.2021)
<https://www.diarioelcanal.com/e-sanz-los-transitarios-tenemos-un-sistema-de-defensa-que-es-nuestra-profesionalidad/>

El Presidente de ATEIA-OLTRA Barcelona exige cambios en la normativa europea y reclama que la Comisión Europea modifique o anule la regulación comunitaria que permite la posición de dominio de las navieras. La profesionalidad de los transitarios garantiza la resolución de cualquier tipo de problema en el transporte puerta a puerta.

NAUCHER GLOBAL (25.11.2021)
<https://www.naucher.com/ateia-exige-cambios-en-la-normativa-europea-para-frenar-la-posicion-de-dominio-de-las-navieras/>

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 a puerta y que, en la actualidad, está sufriendo el incremento de fletes, ya que no hay que olvidar que el transitario financia a sus clientes en las operaciones de transporte y este incremento puede repercutir en sus cuentas de resultados.

PORT EDICIONES (01.12.2021)
<https://portediciones.com/emilio-sanz-presidente-de-ateia-oltra-barcelona-analiza-la-situacion-del-transporte-maritimo/>

La regulación europea que permite no aplicar las normas de la competencia en la UE a las alianzas navieras, el Reglamento Consortia Block Exemption Regulation, ha acabado propiciando grandes grupos navieros con una posición de dominio del mercado inconcebible en cualquier otro sector económico

TRANSPORTE XXI (01.12.21)
<https://www.transportexxi.com/ateia-barcelona-alerta-de-la-posicion-de-dominio-naviero/>

+ ENTREVISTAS A ATEIA-OLTRA BARCELONA

04 noviembre 2021

CATALUNYA RADIO – LA TARDA DE CATALUNYA RÀDIO CRISI D'ABASTIMENT: ENTRE LA FALTA DE MATÈRIES PRIMERES I L'ESPECULACIÓ

Radiografem la situació del mercat català davant la falta de subministrament d'alguns components. Parlem amb responsables dels sectors de la construcció, de l'alumini, de la fusta, dels electrodomèstics, de la nàutica, del caravanning, del paper, del vi i de les joguines. Falten alguns productes i l'explicació obeeix a diferents factors, individuals o combinats: no hi ha prou matèries primeres, el transport s'endarrereix, s'ha encarat l'electricitat i la demanda ha augmentat. Tot plegat repercuteix en una alça dels preus. I encara hi ha un altre factor, en aquest cas especulatiu: l'Associació de Transitarios Internacionals de Barcelona, que gestionen els contenidors, acusa les companyies navieres d'exercir pràctiques monopolístiques i disruptores per a la cadena productora i de transport, el que es coneix com el "blank sailing".

- **Información completa en:**
<https://www.cma.cat/catrado/alcanta/la-tarda-de-catalunya-radio/crisi-dabastiment-entre-la-falta-de-materies-primeres-i-lespeculacio/audio/1114680/>

14 noviembre 2021

IN QUALITAS – REVISTA DIGITAL DIRIGIDA AL ESTAMENTO DIRECTIVO, ASÍ COMO AL ÀMBITO ACADÈMIC I EMPRESARIAL ENTREVISTA A EMILI SANZ, PRESIDENTE DE ATEIA OLTRA BARCELONA

En la actualitat algunes navieras tienen una desmedida inclinación a interferir abierta y descaradamente en las actividades propias de los transitarios

"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 sólo en el ámbito marítimo sino también en los demás medios de transporte, ya sea aéreo, ferroviario o terrestre. 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. Vala como ejemplo de esto último el Brexit".

- **Información completa en:**
<https://inqualitas.net/entrevistas/entrevista-a-emilio-sanz/>

23 noviembre 2021

BARCELONA TELEVISIO (BTV) – VIA 15 V CONTINUA LA CRISI DE LES MATÈRIES PRIMERES

- **Información completa en:**
<https://beteve.cat/via-15/continua-la-crisi-de-les-materies-primeres>



La Comisión Marítima de FETEIA-OLTRA mantuvo reunión para analizar la crítica situación del mercado marítimo que amenaza con generar un colapso de la cadena de suministro y ha acordado iniciar diversas acciones, tanto ante las Administraciones competentes, como de tipo operativo, todo ello con la finalidad de lograr soluciones que eviten dicho colapso y asegurar la adecuada calidad de los servicios prestados.

LA COMISIÓN MARÍTIMA DE FETEIA-OLTRA ACUERDA LA ADOPCIÓN DE ACCIONES EN UN INTENTO DE CLARIFICACIÓN Y MEJORA DE LOS PROBLEMAS DE LA CADENA DE SUMINISTRO MARÍTIMA

Los participantes en la reunión tomaron buena nota de la situación actual de los mercados internacionales, destacando que, en muchas ocasiones, ya resulta imposible mover mercancías, por falta de capacidad. Si bien se reconoce la existencia de circunstancias externas que tienen un fuerte efecto distorsionador, como son, sin duda, la pandemia vivida, el problema de la falta de conductores que muevan la mercancía en tierra y la falta de equipos disponibles para dar soporte a la demanda existente, lo cierto es que esto no justifica, ni mucho menos, la situación actual.

En este sentido, la Comisión Marítima de FETEIA-OLTRA quiere llamar la atención sobre la falta de transparencia por parte de las compañías navieras, así como la falta de fiabilidad en la prestación de sus servicios (que, tal y como apuntan todos los expertos, se encuentra en mínimos históricos). También destaca la necesidad de que se cumplan todos los pactos firmados entre navieras y operadores, puesto que la quiebra de estos provoca efectos muy perniciosos que imposibilitan el correcto funcionamiento de la cadena de suministro.

FETEIA-OLTRA reconoce y apoya, como no puede ser de otro modo, la libertad de mercado y voluntad de las partes, pero en este caso, estamos viviendo la situación contraria, con una fuerte concentración en el lado de los prestadores de servicios de transporte marítimo, auspiciada en gran medida por el Reglamento Consortia (UE), que está generando tremendos desequilibrios en el mercado y afectando negativamente tanto a productores como consumidores.

Por ello, se ha acordado promover las medidas correspondientes ante la Comisión Nacional de los Mercados y la Competencia y continuar sus acciones antes las autoridades europeas.

- **Circular MAR. 13/21 (28.10.21)**



EL FUTURO DE LA CADENA LOGÍSTICA: RESILIENCIA O FRAGILIDAD

23 noviembre 2021

PROPELLER MADRID

El pasado 23 de noviembre tuvo lugar la X Edición de PROMart organizada por Propeller Madrid, bajo el título "El futuro de la cadena logística: resiliencia o fragilidad".

Enric Ticó, presidente de FETEIA-OLTRA hizo hincapié en el castigo al consumidor final, el encarecimiento de los precios y el distanciamiento de las navieras respecto al resto de la cadena logística. ●

(Fuente: FETEIA-OLTRA)



26 noviembre 2021

EUROPEAN PARLIAMENT PLENARY DEBATES PORT CONGESTION AND SURGE IN FREIGHT RATES

At the Plenary session of the European Parliament a debate was held on the disruptions in the maritime supply chain, congestion in ports and increased transport costs affecting the businesses in the EU. Commissioner Helena Dalli represented the European Commission on behalf of Commissioner for Transport Velez. Ms Dalli gave the Commission's perspective on the current situation, referring to the increase in demand in container shipping since July 2020, companies restocking their inventory which further increased demand and the lower productivity of ports as a result of strict Covid protocols. As a result, freight rates soared to historical levels, and congestion in ports is still rising.

The Commission noted that regulatory measures and market intervention cannot properly solve the current disruption, congestion problems and ultimately the imbalance between supply and demand. Questioned the concentration of the shipping market leading to competition concerns and called on the Commission to take actions. ●

- **Información completa:**
[CLECAT Newsletter – Circular REMP.81/21 \(29.11.2021\)](#)





UNCTAD warns that global consumer prices will rise significantly in the year ahead until shipping supply chain disruptions are unblocked and port constraints and terminal inefficiencies are tackled.

UNCTAD's analysis shows that the current surge in container freight rates, if sustained, could increase global import price levels and consumer price levels between now and 2023.

The current surge in freight rates will have a profound impact on trade and undermine socioeconomic recovery, especially in developing countries, until maritime shipping operations return to normal," said UNCTAD Secretary General Rebeca Grynspan. "Returning to normal would entail investing in new solutions, including infrastructure, freight technology and digitalization, and trade facilitation measures," she said.

What triggered the spike in freight rates and costs?

Demand for goods surged in the second half of 2020 and into 2021, as consumers spent their money on goods rather than services during pandemic lockdowns and restrictions, according to the report. Working from home, online shopping and increased computer sales all placed unprecedented demand on supply chains.

This large swing in containerized trade flows was met with supply-side capacity constraints, including container ship carrying capacity, container shortages, labour shortages, continued on and off COVID-19 restrictions across port regions and congestion at ports.

This mismatch between surging demand and de facto reduced supply capacity then led to record container freight rates on practically all container trade routes.

Everyone is affected, but not equally

The **impact of the high freight charges** will be greater in small island developing states (SIDS), which could see import prices increase by 24% and consumer prices by 7.5%. In least developed countries (LDCs), consumer price levels could increase by 2.2%.

Supply chains will be affected by higher maritime trade costs. Low-value-added items produced in smaller economies, in particular, could face serious erosion of their comparative advantages.

In addition, concerns abound that the sustained higher shipping costs will not only weigh on exports and imports but could also undermine a recovery in global manufacturing.

The report says sustained high rates are already affecting global supply chains, noting that Europe, for example, has been facing shortages of consumer goods imported from Asia such as home furnishings, bicycles, sports goods and toys.

According to the report, a surge in container freight rates will add to production costs, which can raise consumer prices and slow national economies, particularly in SIDS and LDCs, where consumption and production highly depend on trade.

UNCTAD emphasizes that transport costs are also influenced by structural factors, including port infrastructure quality, the trade facilitation environment and shipping connectivity, and there is potential for significant improvements.

The report urges continued monitoring and analysis of trends to find ways of cutting costs, enhancing efficiency and smoothing delivery of maritime trade. It also emphasizes the need for smaller economies to diversify by graduating to higher-value-added products to be more resilient to external shocks.

In the medium to longer term, the maritime supply capacity will also be affected by the transition of the industry towards zero-carbon shipping. To ensure that the necessary investment in ships, ports and the provision of new fuels is not delayed, it will be important for investors to count on a predictable global regulatory framework. ●

- **Información completa:**
<https://unctad.org/news/high-freight-rates-cast-shadow-over-economic-recovery>

HIGH FREIGHT RATES CAST A SHADOW OVER ECONOMIC RECOVERY



UNITED NATIONS
UNCTAD



VUCA COMERCIO MARITIMO MUNDIAL

En ejemplares anteriores...

ATEIA-INFORMA (Nº 131 – SEPTIEMBRE – OCTUBRE 2021)

La escala irrefrenable de los fletes responde a una falta de competencia, Emilio Sanz, Presidente ATEIA OLTRA Barcelona

Sobre la realidad de los fletes marítimos, Enric Ticó, Presidente FETEIA-OLTRA

FETEIA-OLTRA continúa alertando sobre los graves perjuicios generados por el estado del transporte marítimo

GLOBAL Maritime Regulatory Summit

CLECAT Newsletter - Circular REMP.65/21 (13.09.21)
Circular MAR. 10/21 (20.09.21)

FIATA - Booms and bottlenecks in times of covid addressing the main maritime challenges

● Artículo completo publicado en *FIATA Review*, Nº 138, (Septiembre 2021)
Circular MAR. 11/21 (22.09.21)

CLECAT Maritime Logistics Institute meets

CLECAT Newsletter - *Circular REMP. 71/21 (04.10.21)* ●

ATEIA-INFORMA (Nº 130 – JUNIO – JULIO 2021)

CLECAT – FIATA: European and global forwarders' associations call on OECD governments to prevent tax avoidance and ensure a level playing field for all stakeholders in the maritime supply chain.

● Información completa en: *CLECAT Newsletter (09.07.2021)*
Circular REMP.56/21 (12.07.2021)

BIDEN ADMINISTRATION TACKLES COMPETITION ISSUES IN SHIPPING

● Información completa en: *CLECAT Newsletter (09.07.2021)*
Circular REMP.56/21 (12.07.2021)

PORT BARCELONA – SAC: Situación del transporte marítimo de contenedores. ●

ATEIA-INFORMA (Nº 129 – MARZO – MAYO 2021)

UNCTAD call on AUTHORITIES to monitor freight rates

CLECAT: Time for effective UE COMPETITION POLICY FOR liner shipping

FOMENT del TREBALL alerta que el incremento de precios de las materias primas y del transporte marítimo pueden poner en riesgo el crecimiento económico

TRANSITARIOS EN UNA ENCRUCIJADA (...UNA MÁS), por Agustín Montori (Comisión Marítima FETEIA-OLTRA). ●

ATEIA-INFORMA (Nº 128 – ENERO- FEBRERO 2021)

“Situación en el Transporte Marítimo” (Editorial. Págs. 3 y ss.)

Circular MAR.01/21 (08.02.2021) que incluye:

Comunicado conjunto FETEIA-TRANSPRIME (22.12.2020)
Comunicado conjunto CLECAT- European Shippers Council (04.01.2021)
Comunicado European Shippers Council (23.01.2021). ●

SIETE CRISIS PARA LOS SIETE MARES: ASÍ TENSIONA LA LOGÍSTICA PORTUARIA UN MUNDO EN DISRUPCIÓN

CARLES RÚA
RESPONSABLE DE PROYECTOS
ESTRATÉGICOS E INNOVACIÓN
DEL PORT DE BARCELONA

Las cadenas de suministro mundiales se han visto sometidas en los últimos tiempos a un conjunto de crisis que han sacudido el mundo del transporte y el aprovisionamiento. La pandemia del Covid-19, para empezar. Luego el incidente del Ever Given en el Canal de Suez. También el cierre temporal de puertos chinos como Yantian o Ningbo y la congestión en puertos como Los Ángeles o Long Beach. El Brexit añadió la escasez de conductores de transporte en Reino Unido. Y, además, el precio de los fletes marítimos, los blank sailings, huracanes y tormentas varias... La logística marítima actual puede explicarse a través de este compendio de disrupciones.

Los puertos no han sido ajenos a estos acontecimientos; al contrario, en algunos casos han sido protagonistas destacados de este nuevo escenario global. Desde el Port de Barcelona se han identificado **siete tipos de crisis** ante las cuales han tenido que mostrar su faceta más resiliente:

1. la crisis sanitaria
2. la crisis económica
3. la crisis energética
4. la crisis de materiales
5. la crisis logística
6. la crisis geoestratégica
7. la crisis climática

1. LA CRISIS SANITARIA. La pandemia del Covid-19 ha tenido un impacto muy negativo en las cadenas de suministro en sus primeros compases, cuando se produjeron los primeros confinamientos totales y la falta de algunos productos en algunas estanterías de los supermercados.

Sin embargo, la logística en general y la **operativa portuaria en particular superaron con buena nota** la situación inicial. Mostraron su capacidad de resiliencia y pusieron en valor la importancia del sector logístico ante la población en general, ya que muchas veces no recibe la consideración pública que merece.

A falta de saber cómo nuevas oleadas o variantes del coronavirus puedan afectarnos hay que tener en cuenta que, aunque podamos superar esta crisis, el **Covid-19 ha sido la chispa que ha hecho estallar todas las demás crisis** que enumeramos a continuación, con la diferencia de que para el resto no hay vacunas disponibles.

2. LA CRISIS ECONÓMICA. Los confinamientos y restricciones de movilidad derivados de la pandemia provocaron en 2020 **una caída del PIB mundial del 3,5%**, más acusada en el conjunto de las economías desarrolladas que en las emergentes. Se espera que la economía global rebote con fuerza con un importante aumento de la demanda.

Sin embargo, **la recuperación será muy heterogénea** y vendrá acompañada de una gran incertidumbre. Probablemente la recuperación en China será muy notable, en la mayoría de los países desarrollados será moderada, y en algunas de las potencias emergentes más importantes será débil.

Pero no toda la crisis se debe a la pandemia, aunque esta haya sido el desencadenante. Determinados **sectores habían cerrado en falso la crisis anterior de 2009** y no se encontraban, en general, preparados para los nuevos retos que se avecinaban y que han requerido una reconversión de urgencia.

3. LA CRISIS ENERGÉTICA. Durante estos últimos meses hemos sido testigos de un incremento inusitado en los precios de la energía, que ha impactado directamente en el bolsillo de los particulares y que a nivel sectorial ha implicado un **aumento generalizado de los precios de los combustibles**.

En el entorno marítimo, además del impacto que el coste del combustible tiene en los costes finales del transporte, las variaciones de precio están provocando algunos **retrocesos en el uso de combustibles alternativos**.

4. LA CRISIS DE LOS MATERIALES. La **transición energética** por un lado y la economía circular por otro modificarán el patrón de transporte marítimo en los próximos años.

La primera reducirá el movimiento de productos derivados del petróleo o graneles como el carbón que paulatinamente serán sustituidos por otros combustibles. La segunda disminuirá las importaciones exteriores, provocando que parte del consumo interno provendrá de productos reciclados, como es el caso, por ejemplo, del hierro o aluminio.

Pero si se espera que esta evolución transcurra de forma paulatina, **la escasez o falta de acceso a otros materiales** puede provocar situaciones más dramáticas.

Es el caso de las nuevas industrias como la fabricación de baterías eléctricas, aerogeneradores, placas fotovoltaicas, impresión 3D, etc. que precisan de materias primas más escasas (tierras raras, niobio, germanio, boratos, cobalto, vanadio, galio, litio) cuyo suministro no está en absoluto garantizado y cuya logística puede sufrir serias tensiones en el futuro.

5. LA CRISIS LOGÍSTICA. La crisis logística tiene su origen en la disociación entre oferta y demanda de transporte. Aunque los primeros compases de la crisis sanitaria redujeron una demanda de productos que el sector marítimo resolvió con una reducción controlada de la oferta (retirada de buques, supresión de escalas, etc), la paulatina vuelta a la normalidad generó un aumento sustancial de la demanda que no ha sido respondido por la oferta con la misma agilidad. Y ha afectado negativamente a los plazos y a la fiabilidad de las entregas.

A esto hay que sumar una **demanda que exige cada vez más flexibilidad** y entregas puntuales (*e-commerce*, problemas de distribución de la última milla, etc.), en contraste con una oferta de transporte marítimo cada vez más rígida, con megabuques de más de 20.000 TEU de capacidad, reducción de escalas, etc. y problemas vinculados a la escasez de determinados recursos logísticos. Es el caso de la falta de conductores de vehículos pesados que, aunque generalizada, en determinadas regiones como Reino Unido ha generado graves problemas de suministro.

A partir de ahí se genera así un **efecto látigo** (*bullwhip effect*) en el que, dada la impredecibilidad de los plazos de entrega, las cadenas logísticas intentan sobre aprovisionarse, aumentando sus stocks de seguridad, generando a su vez una nueva demanda artificial. El resultado también lo hemos visto en las noticias: decenas de barcos esperando ante los puertos de la costa Oeste de Estados Unidos con plazos de espera antes de ser operados que pueden superar los quince días. Esto a su vez, dificulta las previsiones logísticas y tenemos ante nosotros un círculo vicioso perfecto.

Todo unido a su **vez genera otros efectos perniciosos**: falta de contenedores vacíos, incremento desorbitado de los fletes, multiplicación de los tiempos de tránsito, desvíos de tráfico, anulaciones de escala, roturas de stock, cierres temporales de plantas de ensamblaje por la falta de componentes, etc. Y aunque en este contexto nos centramos en el ámbito marítimo, no olvidemos que **los problemas logísticos se trasladan también a otros modos de transporte**: es el caso de la falta de conductores, o la falta de capacidad de carga que la reducción de vuelos de pasaje, que no olvidemos, en muchos casos también llevan carga, ha ocasionado en el transporte aéreo.

6. LA CRISIS GEOESTRATÉGICA. A nivel geoestratégico se están produciendo dos tendencias opuestas entre sí. Por un lado el **auge del nacionalismo económico** en algunas regiones (*Brexit, America first*, crecimiento del autoritarismo en algunos países europeos). Por otro lado, con China a la cabeza, otras naciones optan por un mayor expansionismo comercial. La nueva ruta de la seda (BRI: Belt and Road Initiative) es un claro ejemplo de este intento de controlar las principales rutas de transporte marítimo mundiales.

La dinámica de bloques está, pues, cambiando. En medio nos encontramos con una Europa dispersa y con dificultades para contrarrestar a través de una política común estas tensiones globales.

7. LA CRISIS CLIMÁTICA. El cambio climático es, probablemente, **el mayor reto presente de la humanidad**. Causado por el calentamiento global, que a su vez es consecuencia de las ingentes emisiones de gases de efecto invernadero a la atmósfera derivadas de la actividad del ser humano, los efectos de la crisis climática pueden observarse a través de un aumento sostenido de los acontecimientos meteorológicos extremos, la subida del nivel de los mares, la pérdida de biodiversidad, la destrucción de ecosistemas terrestres y marinos...

En este caso, Europa ha decidido tomar el liderazgo de la crisis y se ha planteado ser el primer continente climáticamente neutro para 2050 con unos muy ambiciosos objetivos de descarbonización a más corto plazo (2030). Pero la implantación de estas medidas, necesarias por otra parte, y, sobre todo, la forma en que se apliquen puede tener consecuencias importantes para las cadenas de aprovisionamiento.

Un ejemplo de ello es la propuesta, actualmente en discusión en el seno de la Comisión Europea, de **implementar una tasa a las emisiones del transporte marítimo**, sector hasta ahora exento de las mismas. Según como se aplique la tasa, **los puertos del mediterráneo** temen que se produzca un desplazamiento de tráfico de larga distancia hacia el norte de África, donde no aplicarán estas tasas. De ahí la mercancía se traslada a Europa, pagando unas tasas mínimas, puesto que el recorrido es mucho más corto. Pero aumentará el tiempo de tránsito global de la mercancía desde su origen al destino y generará el efecto contrario al deseado con la medida, es decir, aumentará las emisiones por el mayor itinerario global de los productos.

Quizás no se trate de siete crisis diferenciadas sino de las siete caras de una misma crisis global. En cualquier caso, sus efectos conjuntos no se van a resolver ni en el corto ni en el medio plazo. En resumen, cuando hablamos de una nueva normalidad debemos tener presente que, en el sector logístico, las disrupciones frecuentes van a ser el elemento diferencial de esta nueva normalidad.

La respuesta: resiliencia. ●

- **Artículo completo, publicado en PIERNEXT (07.12.2021):**
<https://piernext.portdebarcelona.cat/logistica/siete-tesis-para-los-siete-mares/>



CONTENEDOR SOLIDARIO

El Contenedor Solidario, la campaña que cada año organiza la Comunidad Portuaria de Barcelona para recaudar alimentos para personas necesitadas, tiene en esta ocasión una presencia destacada en "Nadal al Port".

Se trata de acercar a los ciudadanos esta campaña solidaria, que se celebra por decimosexto año consecutivo, para conseguir el máximo de aportaciones económicas que se transformarán en alimentos en el **Banc dels Aliments**.

Los visitantes de la feria encontrarán las instrucciones para hacer sus aportaciones en el contenedor instalado en el Moll de la Fusta. Y las empresas asociadas de ATEIA-OLTRA Barcelona y sus profesionales disponen de la información completa en Circular **RSC.05/21 (26.11.2021)**.

Contenedor Solidari



COMUNITAT PORTUÀRIA DE BARCELONA

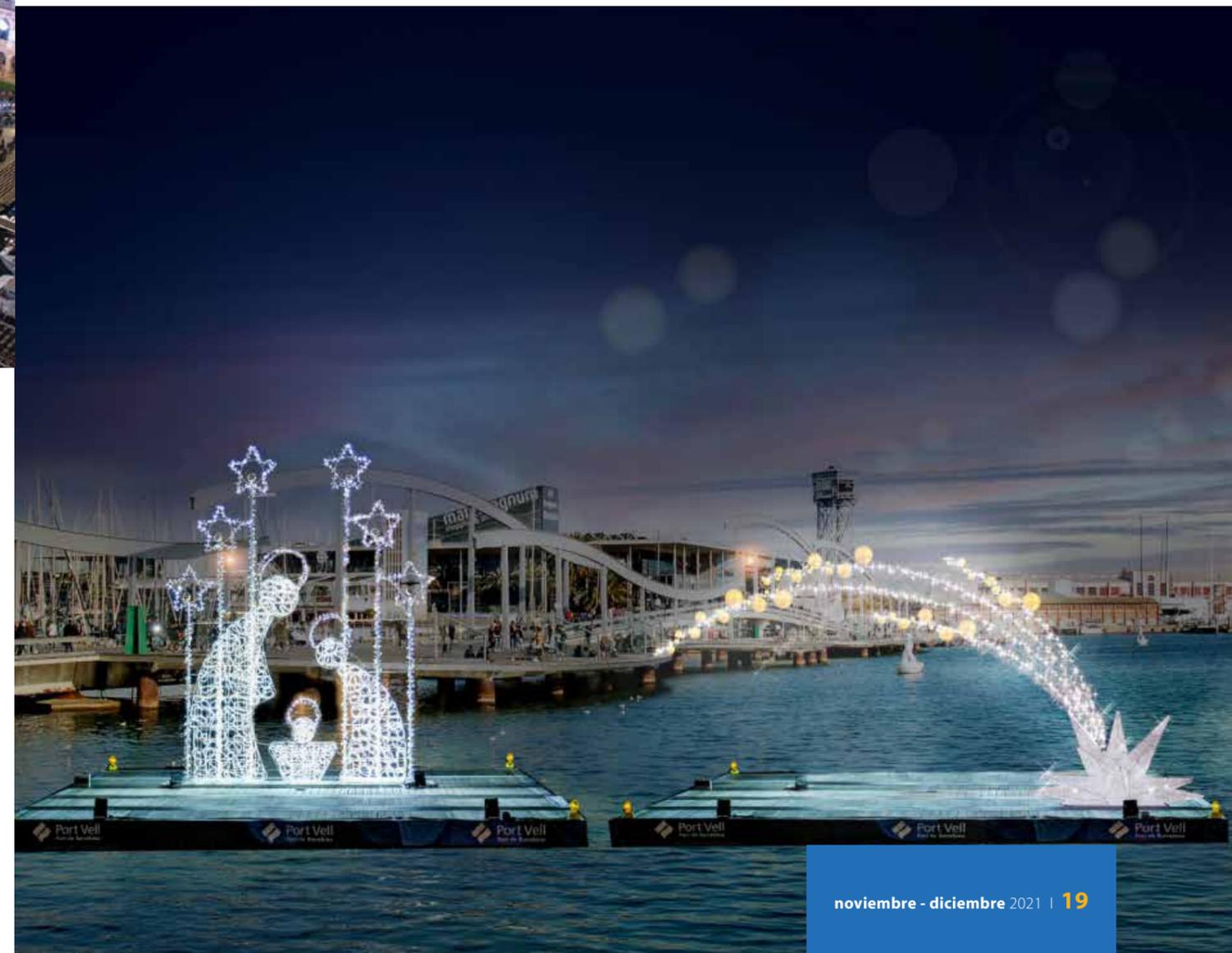
9 diciembre – 6 enero,
Moll de la Fusta

NADAL A BON PORT

Además de la espectacular iluminación, esta tercera edición de "Nadal al Port" recupera **el mercado de comercio y gastronomía**, así como la **noria** de 65 metros de altura y el **carrusel tradicional**, entre otros. Se convertirá en también un punto de encuentro de las entidades y escuelas de música de los barrios vecinos del Port de Barcelona, las cuales llenarán el escenario con diferentes actuaciones durante todos los días.

En la banda marítima, un belén y la Estrella de Oriente iluminarán la lámina de agua mientras que, atracados en el moll de la Fusta, los barcos históricos del Museu Marítim de Barcelona, el Pailebot Santa Eulàlia y el Far Barcelona, estarán engalanados para la ocasión y se podrán visitar.

También habrá lugar para **la divulgación y la solidaridad** ya que el Port de Barcelona y su Comunidad Portuaria acercarán su actividad **a los más pequeños** a través de varias iniciativas: podrán aprender **cómo se recogen los residuos de las aguas del Port** o convertirse en estibadores **moviendo contenedores de mercancías**.





Del 10 al 18 de noviembre y del 22 al 30 de noviembre se efectuaron los CURSILLOS 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.

Ambos cursos cumplen los requisitos de formación de la OACI y la IATA para manipular y procesar mercancías peligrosas para su transporte por vía aérea. ●

Estudiantes en prácticas



Se recuerda que nuestras empresas asociadas pueden acoger a alumnos en prácticas, según niveles de estudios:

- **Ciclos formativos de grado superior de Comercio Internacional y/o de Transporte y Logística.**
Circular FP.03/20 (18.02.2020)
- **Universitarios**
Facultad de Náutica de Barcelona (UPC).
Más información: Circular FP.25/10 (02.11.10)
Tecnocampus Mataró (UPF)
Grado en Logística y Negocios Marítimos
Más información: Jesús E. Martínez. jmartinezma@tecnocampus.cat
Sandra Sánchez. ssanchez@tecnocampus.cat
- **Graduados**
Universidad Abat Oliba - CEU. Máster en Derecho Marítimo
Máster en Logística y Comercio Internacional
Más información: Universidad Abat Oliba - CEU. Tel. 93 254 09 00

PRÓXIMAS ACCIONES FORMATIVAS

CURSO DE PREPARACIÓN PARA LA OBTENCIÓN DEL CERTIFICADO DE COMPETENCIA PROFESIONAL PARA EL TRANSPORTE INTERIOR E INTERNACIONAL DE MERCANCÍAS

Primer semestre de 2022

CURSO DE PREPARACIÓN PARA LA OBTENCIÓN DEL DIPLOMA DEL IATA CARGO INTRODUCTORY COURSE

Primer semestre de 2022

VARIOS CURSILLOS DE RECICLAJE PARA TRANSPORTE AÉREO DE MERCANCÍAS PELIGROSAS IATA

Primer semestre de 2022

CURSO DE CAPACITACIÓN PARA TRANSPORTE AÉREO DE MERCANCÍAS PELIGROSAS IATA

Primer semestre de 2022

CRÉDITO DOCUMENTARIO. TRAMITACIÓN Y RIESGOS

Totalmente subvencionado para el personal de nuestras empresas asociadas Ministerio de Transportes Movilidad y Agenda Urbana

Primer semestre de 2022

SEGUROS PARA TRANSITARIOS

Totalmente subvencionado para el personal de nuestras empresas asociadas Ministerio de Transportes Movilidad y Agenda Urbana

Primer semestre de 2022

GESTIÓN DE CALIDAD Y ATENCIÓN AL CLIENTE EN EMPRESAS TRANSITARIAS

Totalmente subvencionado para el personal de nuestras empresas asociadas Ministerio de Transportes Movilidad y Agenda Urbana

Primer semestre de 2022

INCOTERMS

Totalmente subvencionado para el personal de nuestras empresas asociadas Ministerio de Transportes Movilidad y Agenda Urbana

Primer semestre de 2022



ASAMBLEA GENERAL EXTRAORDINARIA ELECTORAL

16 noviembre, sede social

ATEIA-OLTRA Barcelona celebró Asamblea General Extraordinaria de carácter Electoral para la elección de **Vocalías del Comité Ejecutivo**, como renovación parcial del mismo.

Todas las candidaturas presentadas y que siguen a continuación obtuvieron la confianza de la Asamblea:

Michael CORELL	(Forwarding Condal SA)
Amadeo OUTEIRO	(Blue Water Shipping España SA)
Ernesto ROMEU	(Transglory SA)
Laureà VALLDOSERA	(Del Corona & Scardigli Spain SLU). ●



ATEIA-OLTRA BARCELONA en...

26 octubre

CÓMO MEJORAR LA EFICIENCIA DE LOS PROCESOS LOGÍSTICOS. INCOTERMS JORNADA TÉCNICA FETEIA-OLTRA

El pasado 26 de octubre se realizó en la sede de Foment del Treball (Barcelona) la Jornada Técnica "Como mejorar la eficiencia de los procesos logísticos. Los Incoterms", organizada por FETEIA-OLTRA y subvencionada por la Dirección General de Transporte Terrestre del Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana.

Marta Prado Larburu hizo una Master Class sobre las reglas Incoterms, diseccionando los cambios en la nueva versión Incoterms 2020 y las correctas interpretaciones de las condiciones de las distintas normas entre comprador y vendedor de mercancías, así como clarificó aspectos clave de qué son, qué no son y qué validez tienen las reglas Incoterms, y el por qué las nuevas versiones de las reglas Incoterms no tienen capacidad derogatoria de las versiones anteriores.

También el **Asesor Jurídico de ATEIA-OLTRA Barcelona, Josep M. Vicens, desgranó las distintas responsabilidades legales que tenemos como transitarios y el régimen jurídico que las sustenta.**

Clausuraron la jornada los Presidentes de FETEIA-OLTRA, Enric Ticó, y de ATEIA-OLTRA Barcelona, **Emili Sanz**, reivindicando el papel de los transitarios y agradeciendo a los ponentes sus clarificadoras intervenciones, a todos los asistentes y al Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana y Foment del Treball Nacional.

El Presidente de Foment del Treball Nacional, Josep Sánchez-Llibre, presidió la jornada. ●

(Fuente: FETEIA-OLTRA)

ATEIA-OLTRA BARCELONA en...

(Fotos: Diario El Canal)

26-28 octubre

PORT
SUMMIT
TRADE –
MISSION
KOREA 2021



ATEIA-OLTRA BARCELONA en...

28 octubre

LOS TRANSITARIOS ANTE SUS NUEVOS RETOS
DESAYUNO INFORMATIVO - DIARIO DEL PUERTO

Enríc Ticó y Emili Sanz, Presidentes de FETEIA-OLTRA y ATEIA-OLTRA Barcelona respectivamente, participaron en el desayuno informativo organizado por Diario del Puerto analizando los retos a los que se enfrenta el sector transitario en la actualidad.

En un ejercicio de síntesis, resumieron los retos en tres conceptos que, para el Presidente Ticó, serían el **blockchain**, el **valor añadido** y el **lobby**; y para el Presidente Sanz, la **deriva de los fletes**, la **interferencia de las navieras** y la **carga financiera**.

Junto con Tico y Sanz, también participaron Carmen Amador (MPG) quien destacó la tecnología, resiliencia y diversificación; Rafael Milla (Raminatrans) que mencionó la colaboración, concentración y facilitación; y Michael Boss (Grupo Sparber) para quien la digitalización y las grandes oportunidades son esos nuevos retos. ●

PORT²⁰²¹
KOREA
SUMMIT
TRADE MISSION
Port de Barcelona

(RE)DESCOBREIX
DESENVOLUPA
EL FUTUR LABORAL
QUE VOLS



ATEIA-OLTRA BARCELONA en...

10 noviembre

TAULA RODONA - CONEIX LES OCUPACIONS AL PORT DE BARCELONA

ATEIA-OLTRA Barcelona, junto con las Asociaciones de la Comunidad Logística, participaron en la Mesa Redonda sobre las Ocupaciones en el Port de Barcelona, cuyo objetivo fue presentar el amplio y diverso abanico de trabajos en el sector que configura la cadena logística.

A iniciativa del Port de Barcelona, el encuentro dio a conocer el entorno portuario formado por diferentes organizaciones públicas y privadas que requieren de perfiles especializados y altamente cualificados. ●

11 noviembre

SOSTENIBILIDAD E INNOVACIÓN: CLAVE DE FUTURO DEL PORT DE BARCELONA

WEBINARIO - DIARIO DEL PUERTO

ATEIA-OLTRA Barcelona asistió al webinar organizado por Diario del Puerto bajo el título "Sostenibilidad e innovación: clave de futuro del Port de Barcelona".

En el transcurso del webinar, Damià Calvet, Presidente del Port de Barcelona, hizo especial hincapié en la importancia de la sostenibilidad para el puerto catalán en particular y para el sector marítimo en general y, con ello, la necesidad de impulsar infraestructuras como el Corredor Mediterráneo.

También aludió al IV Plan Estratégico del Port de Barcelona que se basa en la sostenibilidad y la innovación y cuenta con la colaboración de la Comunidad Portuaria. ●

● **Acceso al webinar:** <https://youtu.be/SG9kaqblIQA>

ATEIA-OLTRA BARCELONA en...

23 noviembre

ACTO DE ENTREGA DEL LINGOTE DE PLATA DE LA LOGISTICA PORT EDICIONES

El Presidente de ATEA-OLTRA Barcelona, Emili Sanz, asistió al acto de entrega del Lingote de Plata de la Logística 2020 a Jordi Archs, Consejero delegado del Grupo Holding M.Condeminas. ●



25 noviembre

FREIGHT FORWARDERS FORUM 2021 – CLECAT

BUILDING SUSTAINABLE AND RESILIENT SUPPLY CHAINS

La edición 2021 del Freight Forwarders Forum se celebró en Bruselas en formato híbrido y reunió a representantes del transporte y la logística, así como a legisladores europeos en un marco de trabajo sobre el camino a seguir para garantizar que las cadenas de suministro europeas sean sostenibles y resilientes.

El Freight Forwarders Forum contó con cuatro sesiones que abordaron los temas prioritarios actuales para la industria de transporte de carga y logística, incluida la crisis de COVID-19 y las lecciones aprendidas; cómo lograr una logística de cero emisiones de acuerdo con la visión de la UE, así como el papel de la digitalización y cómo la industria puede aprovechar sus beneficios para operaciones más eficientes. ●

● **Informe completo:** [Clecat newsletter - Circular REM.81/21 \(29.11.2021\)](#)



ATEIA OLTRA Barcelona · 1er

Asociación de Transitarios Internacionales Organización para la Logística, el Transporte y la Representación Aduanera

Barcelona, Cataluña, España · [Información de contacto](#)



LINKEDIN

En 2021 el incremento de seguidores ha alcanzado el 35%, superando actualmente los 3600.

Gracias a los profesionales que siguen la actividad de ATEIA-OLTRA Barcelona a través de la red y nos hacen llegar sus aportaciones, así como la difusión de la información que consideran de interés para el resto del sector. ●

DOCUMENTACIÓN

MEMORIA 2020

CONSULTAS JURIDICAS – 2020

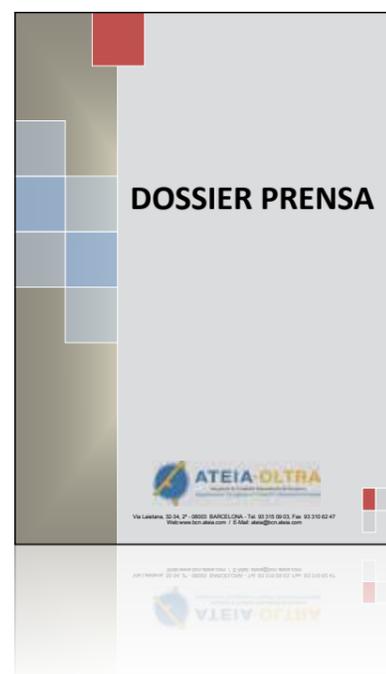
Compilación de las consultas remitidas a la Asesoría Jurídica de ATEIA- OLTRA Barcelona durante el año pasado, con respuesta y comentarios correspondientes para cada caso concreto. ●

- Disponibles en: www.bcn.ateia.com

DOSSIER PRENSA – 2021

Recopilación de las noticias sobre las actividades de la Asociación, publicadas en los medios de comunicación durante el año 2021. ●

- Disponibles en: www.bcn.ateia.com



Pablo Auger
ATEIA BARCELONA



PABLO AUGER, RESPONSABLE COMISIÓN NVOCC'S ENTREVISTA – DIARIO DEL PUERTO

¿Cómo se están comportando los consolidados en esta segunda mitad del año en nuestro país? ¿Cuáles son las cifras más destacadas?

Como en prácticamente todos los sectores, ha sido un año de recuperación, donde prácticamente hemos llegado a los números de 2019, situación que podemos clasificar como excelente dado el largo tiempo de pandemia que llevamos.

¿Qué perspectivas tienen de cara a los próximos meses?

Obviamente la recuperación no será inmediata, pero esperamos que en un plazo de seis meses los principales puertos se vayan descongestionando lo que conlleve a una regularización del servicio. Dejar constancia 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.

¿Qué retos plantea el nuevo año 2022 para el sector?

Seguir trabajando para que nuestras empresas, que dan servicio a todos los transitarios, podamos mejorar los servicios que hasta el 2020 podíamos catalogar como excelentes. El LCL debe ser la gran alternativa para nuestro comercio.

¿Qué acciones y/o estrategias tiene previstas desde ATEIA para hacer frente a estos retos? ¿Cuál es el papel de la asociación en este sector?

Seguir trabajando al lado de las administraciones y puertos para que ello conlleve un servicio que se beneficien nuestros clientes transitarios y por ende, sus clientes exportadores e importadores. Gracias al esfuerzo de los Nvoccs, competimos con otros puertos pero precisamos que España sea un puerto hub que compita con el resto de hub mundiales.

¿Alguna demanda para 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.

En el mismo sentido, y teniendo en cuenta también la cantidad de gestiones aduaneras que deben realizarse para cada contenedor de grupaje, explorar posibles ventajas para los NVOCCS, como adquirir el rol de Aduana de Salida para las cargas consolidadas. ●

- **Reportaje completo:**
NEUTRALES: la "mejor opción" ante una supply chain en constante movimiento
Diario del Puerto (03.12.2021)



NORMATIVA

Reglamento de Ejecución (UE) 2021/1832 de la Comisión, de 12 de octubre de 2021, por el que se modifica el anexo I del Reglamento (CEE) nº 2658/87 del Consejo, relativo a la **nomenclatura arancelaria y estadística y al arancel aduanero común.** ●

- **Circular ADU 189/21 (02.11.2021)**

Real Decreto-ley 24/2021, de 2 de noviembre, de transposición de directivas de la Unión Europea, que incluye, entre otras materias, **modificaciones** de la Ley 27/1992, de 28 de diciembre, **del Impuesto sobre el Valor Añadido.** ●

- **Circular ADU 191/21 (03.11.2021)**

EEU – UE. SUSPENSIÓN DERECHOS ADICIONALES A IMPORTACIONES DE DETERMINADOS PRODUCTOS

Reglamento de Ejecución (UE) 2021/2083 de la Comisión, de 26 de noviembre de 2021, por el que se suspenden medidas de política comercial relativas a determinados productos originarios de los Estados Unidos de América impuestas por los Reglamentos de Ejecución (UE) 2018/886 y (UE) 2020/502. ●

- **Circular ADU 208/21 (30.11.2021)**

PIF - NOTAS INFORMATIVAS

Obligatoriedad de los operadores económicos de estar presentes en los posicionados de contenedores en el Área PIF.

Recordatorio – **Solicitud de información contenedores fumigados.**

DOCUMENTOS

ICS2 - PRESENTACIONES

El ICS2 es el nuevo sistema de información anticipada sobre la carga desarrollado por las aduanas de la UE para facilitar el libre flujo de intercambios comerciales mediante procesos optimizados de seguridad aduanera. ●

- **Información completa:**
Circulares ADU 194/21 (08.11.21) - ADU 204/21 (23.11.21)
<https://sede.agenciatributaria.gob.es/Sede/aduanas/ics2.html>

HARMONIZED SYSTEM NOMENCLATURE 2022

La versión online de la edición 2022 de la Nomenclatura del Sistema Armonizado está disponible a través del sitio web de la Organización Mundial de Aduanas (OMA).

La edición HS 2022, como estándar mundial para la clasificación de mercancías en el comercio internacional, **entrará en vigor el 1 de enero de 2022.** ●

- **Información completa:**
CLECAT Newsletter – Circular REMP. 81/21 (29.11.2021)
Circular ADU. 209/21 (02.12.2021)



BREXIT

RELACIÓN DE CIRCULARES SOBRE BREXIT (NOVIEMBRE – DICIEMBRE)

GUIAS de ACCESO al mercado de REINO UNIDO

- **PROCEDIMIENTOS ADUANEROS POR ETAPAS**, a partir de 1 enero 2022.
- **BORDER OPERATING MODEL: Actualización/nuevas fechas** para los controles sanitarios y fitosanitarios.
- **Transición del sistema CHIEF al sistema CDS.**
- **MERCANCIAS de RETORNO (devoluciones).**
- **DECLARACION de IMPORTACION y EXPORTACION de ENVASES REUTILIZABLES en Reino Unido.**

EXTENSION temporal de las NORMAS de CABOTAJE en Reino Unido, hasta el 30 de abril de 2022.

TABLA de CORRELACION de la CLASIFICACIÓN de MERCANCIAS del Reino Unido de 2021 a 2022, publicada por el Gobierno UK y que incorpora los cambios realizados en el Sistema Armonizado para 2022 de la OMA.

GVMS (Goods Vehicle Movement Service)

SECTOR AGROALIMENTARIO y LOGISTICO: Nuevos requisitos para exportar a Gran Bretaña a partir del 1 de enero y el 1 de julio de 2022

Las empresas asociadas han recibido las **presentaciones de los webinarios organizados por la embajada británica y el Departamento de Protocolo Fronterizo en el Reino Unido (BPDG)** sobre los nuevos requisitos para exportar a GB.

EL TRANSITARIO EN EL SHORT SEA SHIPPING: UNA FIGURA ESENCIAL PARA MOVER LA MERCANCÍA

MARTÍN FERNANDEZ,
ADJUNTO SECRETARIO
TÉCNICO FETEIA-OLTRA

Hace unas semanas, la Asociación Española de Promoción del Transporte Marítimo de Corta Distancia me propuso participar en la **mesa redonda: "Lecciones aprendidas del Brexit. La eficiencia de los controles en frontera para el impulso del TMCD"**, por lo que, con la finalidad de preparar mi participación, hice una recapitulación de todo lo que el Brexit está suponiendo para el sector.

También estuve comentando los aspectos claves del short sea shipping con colegas de diferentes plazas y diría que la conclusión de todos ellos fue unánime y, seguramente, poco sorprendente para el lector: en el transporte marítimo de corta distancia uno de los aspectos más relevantes a tener en cuenta es el del tiempo, por lo que la necesidad de actuar y mover la mercancía con la máxima celeridad se acentúa.

A nadie se le escapa, sin embargo, que el Brexit ha provocado el efecto contrario, pues lo que antes era una operación intracomunitaria que implicaba un mero intercambio comercial sin trámite aduanero alguno (de modo que las mercancías se podían mover libre y rápidamente entre Reino Unido y España), ahora se ha convertido en una operación con un tercer Estado, con todo lo que ello implica, pues de modo automático le resulta de aplicación la normativa aduanera y conexas. Hay que cumplir todas las formalidades propias de una importación y/o exportación. En otras palabras, la operativa logística precisa más tiempo e implica más costes.

La aplicación de normativa aduanera implica, inevitablemente, añadir horas o días a la ruta diseñada, en función del número de controles a los que la mercancía esté sometida. Esta es, lógicamente, una de las cuestiones que más preocupa a los operadores que mueven mercancía perecedera, en los que un retraso o un problema en la obtención de un certificado puede generar resultados muy negativos. Además, también supone un aumento de costes.

Adaptarse al cambio

Por otra parte, el Brexit también ha supuesto el cambio de rol de muchas empresas, pues algunas de ellas que antes ejecutaban intercambios intracomunitarios, ahora se han convertido en importadores y/o exportadores, con la necesidad de adaptación que ello implica (por ejemplo, obtención de EORI, inscripción en REX, etc.). En definitiva, supone un cambio de paradigma al que hay que adaptarse y ello siempre conlleva incidencias.

Pienso que otra cuestión relevante es la relativa a la necesidad de adaptar las infraestructuras nacionales (como puertos y/o aduanas terrestres) a la nueva realidad, puesto que, por ejemplo, es necesario que las instalaciones con ruta a Reino Unido dispongan de ADT y Puestos de Control Fronterizo para resultar competitivas y permitan operativas eficientes.

En cuanto a lo que nos afecta más directamente a los transitarios – representantes aduaneros, en primer lugar, nos ha obligado a trabajar para construir esa logística

confiable creando redes de corresponsales e integrando nuevas variables a las rutas, en función de las capacidades que tengan los centros logísticos de destino. También, lógicamente, una labor de estudio y adaptación a los nuevos estándares establecidos por una autoridad con una nueva operativa.

En este sentido, el Brexit ha puesto de manifiesto, una vez más, **que somos una pieza esencial para el correcto funcionamiento de la cadena de suministro y ello porque somos el socio esencial que podrá asegurar que las empresas importadoras o exportadoras se adapten con éxito a los nuevos procesos y minimizar riesgos**. Esto lo conseguimos por nuestra experiencia en la realización de todos estos trámites y en la gestión y elección de las alternativas logísticas que mejor se adaptan al cliente, así como con la relación que mantenemos con los corresponsales de terceros países.

Pasar los trámites aduaneros con las menores incidencias y en el menor tiempo

Como indicaba anteriormente, uno de los puntos característicos de este tipo de transporte es la exigencia de tiempos de entrega muy breves, por lo que la necesidad de pasar los trámites aduaneros con las menores incidencias posibles se vuelve todavía un factor más clave. Ello exige que la ruta tenga un factor de riesgo de retraso o bloqueo lo menor posible, por lo que los transitarios, como expertos en la materia, pueden resultar de gran ayuda.

También es cierto que este tipo de transporte suele ser intermodal por definición, pues en muy raras ocasiones el origen y/o destino es el propio puerto. Ello otorga más valor al experto que puede gestionar el hecho de que diferentes transportistas (y de diferentes medios de transporte) puedan trabajar debidamente sincronizados.

El short sea shipping, una alternativa de transporte con mucho potencial

Tanto la pandemia como las disrupciones sufridas en el transporte (especialmente el marítimo) han puesto de manifiesto que las cadenas de suministro han de funcionar como un reloj suizo perfectamente engranado, para que no haya problemas, pero, lamentablemente, es muy sencillo que ese engranaje falle, provocando enormes tensiones, colapsos y desabastecimientos. El transitario es la pieza clave para evitar que eso ocurra.

Desde FETEIA-OLTRA pensamos que el short sea shipping es un tipo de transporte que puede adquirir cada vez más relevancia por varios motivos, entre los que destacaría lo siguiente:

- Ofrece la capacidad de mover gran cantidad de mercancía en un breve lapso de tiempo.
- Puede ayudar a reducir el nivel de emisiones.
- Ahora que estamos comenzando a sufrir la falta de conductores de camiones (y parece que el problema irá aumentando) puede consolidarse como una muy buena alternativa que ayude a mitigar el problema.
- Es un medio de transporte perfecto para avanzar en la iniciativa de la Unión Europea de potenciar la intermodalidad, sobre todo en un momento en que parece que el regulador ha realizado una fuerte apuesta por el ferrocarril.
- Actualmente también se está hablando mucho de relocalización de empresas. Si esto finalmente se consolida, será necesario potenciar el short sea shipping para cubrir la demanda de medios de transporte, en lugar de las grandes rutas cubiertas por megacarriers. ●

● **Artículo completo publicado en El CANAL Marítimo y Logístico (10.11.2021)**
<https://www.diarioelcanal.com/el-transitario-en-el-short-sea-shipping-una-figura-esencial-para-mover-la-mercancia/>



ACUERDO DE COLABORACIÓN

ATEIA-OLTRA BARCELONA
/ SGS

EXPORT EGIPTO

AMPLIACIÓN DE PRODUCTOS ALIMENTICIOS PARA LA CERTIFICACIÓN PRE EMBARQUE

Nos complace informarle que el organismo NFSA (National Food Safety Authority) ha ampliado la acreditación de SGS para la certificación de conformidad pre embarque de productos alimenticios, para la emisión por embarque del **Certificate of Inspection**.

Podéis ayudar a vuestro cliente a despachar la mercancía en Egipto de forma ágil y rápida con el **Certificate of Inspection** que podéis obtener por embarque de vuestros productos alimenticios. ●

Más información:
Montserrat Morral
Connectivity & Products
Governments Services
SGS Española de Control, S.A.

C/Rera Palau, 11 5ª pl. - ES 08003
Barcelona, Spain
Tel: +34 680119039 - montserrat.morraltayo@sgs.com

SGS



MANUAL DE INSPECCIÓN DE TIEMPOS DE CONDUCCIÓN Y DESCANSO Y TACOGRAFO

La Dirección General de Transporte Terrestre ha publicado el Manual de Inspección de tiempos de conducción y descanso y tacógrafo en el transporte por carretera que se irá actualizando en función de las modificaciones normativas que se vayan produciendo. ●

- **Más información en:**
Circular TTE. 43/21 (04.11.2021)
- **Documento disponible en:**
<https://www.mitma.es/transporte-terrestre/inspeccion-y-seguridad-en-el-transporte>

PLAN SOSTENIBILIDAD SECTORIAL COMUNIDAD LOGÍSTICO-PORTUARIA DE BARCELONA



NOTA INFORMATIVA - DELEGACIÓN GOBIERNO RIESGOS PSICOSOCIALES ASOCIADOS A COMPORTAMIENTOS DE ACOSO SEXUAL Y ACOSO POR RAZÓN DE SEXO



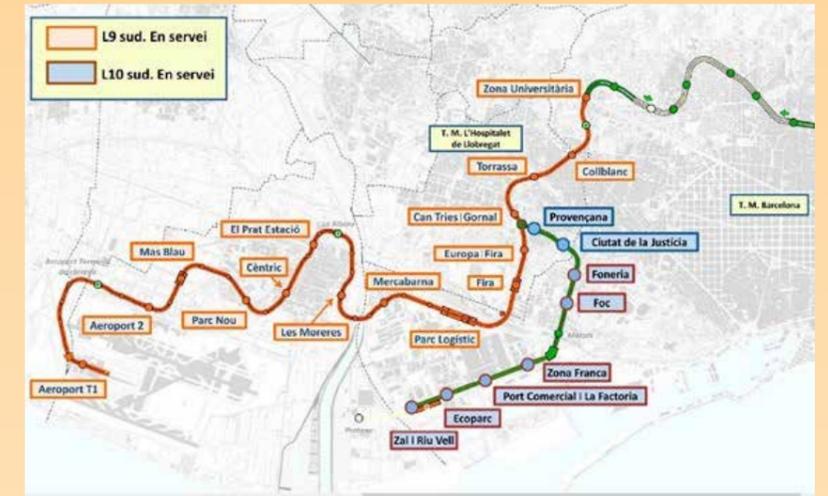
Como continuación de la reunión celebrada el pasado día 22 de junio de 2021 entre la Delegación del Gobierno, Autoridad Portuaria de Barcelona, AENA, el Colegio de Agentes de Aduanas y ATEIA-OLTRA Barcelona, celebrada en las instalaciones del PCF Puerto, por parte de la Delegación del Gobierno se ha elaborado una nota informativa en materia de los riesgos psicosociales asociados a comportamientos de acoso sexual y acoso por razón de sexo.

Nuestra asociación estuvo representada por el Presidente, Emilio Sanz.

Tanto la Delegación de Gobierno en Cataluña como todas las entidades convocadas creen que, ante este tipo de comportamientos, se debe tener tolerancia cero y recuerdan la conveniencia de seguir, como criterio de referencia, el decálogo de medidas contra el acoso sexual que recoge la citada nota informativa.

● **Nota Informativa – Comunicado (25.11.2021)**

METRO LLEGA A LA ZAL



Desde el 7 de noviembre están en funcionamiento tres nuevas estaciones de la L10 en la Zona Franca: Port Comercial- La Factoria, Ecoparc y ZAL-Riu Vermell que, junto con la ya existente de Zona Franca, dan servicio a la Zona Franca industrial, área de intensa actividad económica y de movilidad de miles de profesionales.

PLAN SOSTENIBILIDAD SECTORIAL COMUNIDAD LOGÍSTICO-PORTUARIA DE BARCELONA

Forma part la teva empresa del Pla de Sostenibilitat Sectorial? T'hi vols sumar?



El Plan de Sostenibilidad incorpora los Objetivos de Desarrollo Sostenible (ODS) y está alineado con el IV Pla Estratégico del Port de Barcelona que ha entrado en vigor recientemente y que se articula en tres ejes: crecimiento económico, inclusión social y protección ambiental.

Conscientes del impacto que tiene como motor económico, en 2016 se puso en marcha el Plan de Sostenibilidad sectorial de acuerdo con el III Plan Estratégico del Port de Barcelona.

El Plan de Sostenibilidad permite que las organizaciones que forman la Comunidad Portuaria trabajen hacia un desarrollo sostenible, teniendo presentes las expectativas de los diferentes grupos de interés.

● **Información actualizada: Circular RSC 04/21 (11.11.21)**
<http://www.portdebarcelona.cat/web/comunitatportuaria/presentacio-del-p>

Ya son muchas las empresas asociadas adheridas al Plan de Sostenibilidad Sectorial de la Comunidad Portuaria de Barcelona. ¿Y la tuya?

ATEIA-OLTRA BARCELONA = EMBAJADOR DEL PLAN DE SOSTENIBILIDAD



TRABAJAR MÁS ALLÁ DE LOS 50

Los datos del último trimestre de la Encuesta de Población Activa sitúan la tasa de paro en un 14'57%. Casi 3'5 millones de personas en España están sin trabajo y, de ellas, casi un millón superan los 50 años. Quien ronde esta edad y tenga el infortunio de quedarse sin trabajo deberá aplicarse, definir una buena estrategia para volver a trabajar y no desfallecer, porque el camino no le resultará nada fácil.

Los parados de más edad encuentran dificultades para volver a trabajar en un mercado laboral que actualmente ofrece pocas oportunidades y que, en muchas ocasiones, valora más la juventud que los años de experiencia acumulados. A menudo se les considera profesionales sobrecualificados para cubrir puestos que pueden funcionar con perfiles júnior o con mucha menos experiencia. El Informe del Mercado de Trabajo de los mayores de 45 años refleja que, a más edad, más fácil es convertirse en un parado de larga duración. Una realidad discordante con las noticias sobre el incremento de la edad de jubilación en los próximos años, ya que este colectivo encuentra verdaderos obstáculos para reincorporarse al mercado laboral.

En el proceso de búsqueda de trabajo, se ven obligados a desmontar algunos estereotipos demostrando que pueden adaptarse a los cambios, que están dispuestos a flexibilizar sus expectativas salariales y a seguir formándose, y que ofrecen continuidad, amplia experiencia y madurez. También deben superar una severa criba curricular, ya que la mayoría son descartados automáticamente en los procesos de selección y, en muchos casos, deben reciclarse en el uso de redes sociales, porque los canales de búsqueda de empleo son ahora muy diferentes a lo que estaban acostumbrados.

En la Empresa de Inserción CODEC, el 24 % de las personas que actualmente están realizando un itinerario de inserción pertenecen a este colectivo y trabajan formándose como expertos en la gestión de almacenes, el transporte de mercancías o el mantenimiento industrial. La experiencia en la empresa protegida les ofrece una nueva oportunidad de seguir activos y de abrirse camino en la empresa ordinaria cuando finalizan su itinerario.

La ocupabilidad de estas personas depende en gran medida de su tenacidad para conservar la autoestima, formarse y continuar activos. También de las entidades sociales como Fundación CARES o la Empresa de Inserción CODEC, que juegan un papel primordial en el apoyo a las personas más vulnerables. Pero en esta ecuación también es imprescindible la implicación de la empresa ordinaria, que tiene en su mano ofrecer a este colectivo nuevas oportunidades laborales. Incorporando a estas personas se pueden conseguir beneficios en la cotización a la seguridad social y, lo que es más importante, la empresa integra en su plantilla profesionales formados, altamente motivados y estables. ●

Adelaida Girón

Promoción y Desarrollo Social
Fundación CARES / Empresa de Inserción CODEC

ACUERDO DE COLABORACIÓN

ATEIA-OLTRA BARCELONA
/ FUNDACION CARES



● www.fundacioncares.org
● [Twitter: @GrupCARES](https://twitter.com/GrupCARES)

Smart Ports: Piers of the Future 2021 ha vuelto a celebrarse por tercer año consecutivo con la participación de algunos de los principales puertos del mundo y de los diferentes implicados en el transporte y la logística para responder a los principales retos que afrontan hoy los puertos y las ciudades.

16 – 17 noviembre

Destacados líderes portuarios han participado en el Smart Ports 2021, como es el caso del presidente de Barcelona, Damià Calvet; el director de Los Ángeles, Gene Seroka; y la presidenta de Amberes, Annick De Ridder. Durante las dos jornadas los ponentes han abordado la innovación en los puertos a través de la filosofía **SMART (Sustainability, Multimodal, Agility, Resilience, and Transparency)**, presentando diferentes aplicaciones de éxito desarrolladas en sus ámbitos y basadas mayoritariamente en la aplicación de nuevas tecnologías, como son el 5G, la inteligencia artificial, el machine learning, los drones o el uso de la tecnología HyperPort, entre otros.

Smart Ports 2021 se ha celebrado en el marco del Smart City Expo World Congress, también organizado en Barcelona, hecho que ha propiciado que en el programa del Smart City también se hable de puertos inteligentes y que se haya debatido sobre cómo los puertos y las ciudades a las que sirven tienen que colaborar para mejorar sus servicios a los ciudadanos. Los diferentes ponentes han destacado **la importancia de que los puertos avancen conjuntamente en aspectos como la transición energética y la reducción de la huella de carbono, la digitalización de los procesos y el impulso de la economía azul**. Sobre este último aspecto, se ha puesto de relieve la necesidad de hacer un buen uso de los recursos marinos para crear un futuro sostenible y que facilite al mismo tiempo el crecimiento económico.

El Port de Barcelona presentó el proyecto de geolocalización basada en la tecnología 5G y la inteligencia artificial para mejorar el seguimiento de los 9.000 barcos que atracan cada año. El presidente del Port de Barcelona, Damià Calvet, explicó durante su intervención que "Smart Ports permite conectar a los ciudadanos y los puertos de todo el mundo con el objetivo de identificar oportunidades empresariales compartiendo experiencias y prácticas innovadoras". Calvet añadió que "la innovación no puede fomentarse únicamente desde la visión de las autoridades portuarias, sino que hay que saber también qué necesitan las comunidades para desarrollar proyectos que aporten beneficios a los ciudadanos". ●

(Fuente: Port de Barcelona)

● **ATEIA-OLTRA Barcelona y sus empresas asociadas siguieron el evento en streaming, a través de la plataforma: <https://www.smartports.tv/>; y por la red social LinkedIn.**





WEBINARIOS - FOMENT DEL TREBALL

Las empresas asociadas reciben información de las jornadas y webinarios organizados por el Departamento Internacional de Foment del Treball en los que se tratan y analizan las particularidades de determinados mercados. ●

4 noviembre

COLOMBIA: un país de oportunidades

24 noviembre

MÉXICO, ¿por qué invertir?

2 diciembre

BÉLGICA: retos y oportunidades para las empresas

14 diciembre

JAPON - España: Inversiones bilaterales



Comunicación corporativa y diseño

Diseño gráfico, identidad corporativa, catálogos, memorias y publicaciones corporativas | Gabinete de prensa | Blogs de empresa
Redes sociales | Comunicación interna | Plataformas de formación | Creación de buenas prácticas empresariales y casos de éxito

Lluís Coma. 667 028 938. lluis@lluiscoma.com

CLECAT SECURITY INSTITUTE DISCUSSES EU CYBERSECURITY

On 22 November, CLECAT's Supply Chain Security Institute met virtually to discuss developments in the area of land transport-, aviation-, and cybersecurity. The Institute discussed **developments in cargo crime**, as well as the potential for a reporting and monitoring scheme at EU level. Members also discussed and welcomed the final draft of the Delegated Act on Safe and Secure Truck Parking Areas (SSTPAs), to which CLECAT contributed significantly during the drafting process in the European Commission's Expert Group on SSTPAs.

In the area of **air cargo security**, discussions were held on the state of play of EU aviation security legislation and the way forward, as well as CLECAT efforts to ensure the freight forwarding industry's preparedness for Release 2 of the Import Control System 2.0 (ICS2) for air cargo general in 2023.

In the **area of cybersecurity**, the focus was placed on the developments in the **ongoing revision of the Directive concerning measures for a high common level of security of network and information systems across the Union (NIS2)**. CLECAT maintains its position, welcoming that the NIS2 aims at ending the current fragmentation and patchwork of national legislation under the NIS Directive and achieving a level playing field. However, CLECAT warns that its scope, covering all entities which do not fall under the de minimis exception for being small or micro, must be urgently re-considered as it is too broad and thereby covers entities which are not – and should in no way be considered – critical entities. Whilst CLECAT promotes a high level of cybersecurity for all entities in the EU, we emphasise that if this unreasonable scope is not addressed by the co-legislators, the NIS2 will place undue burdens on companies which are not critical for the EU economy and should thus not be covered by the Directive. ●

● **Más Información:** *CLECAT Newsletter - Circular REMP.81/21 (29.11.2021)*

017

TU AYUDA EN CIBERSEGURIDAD

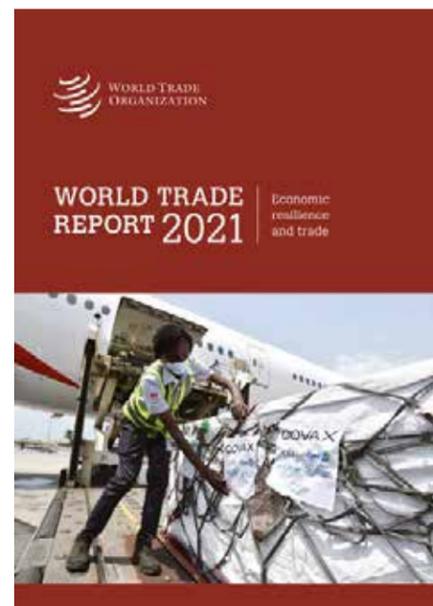
incibe_ INSTITUTO NACIONAL DE CIBERSEGURIDAD

GOBIERNO DE ESPAÑA VICEPRESIDENCIA TERCERA DEL GOBIERNO MINISTERIO DE ASUNTOS ECONÓMICOS Y TRANSFORMACIÓN DIGITAL SECRETARÍA DE ESTADO DE DIGITALIZACIÓN E INTELIGENCIA ARTIFICIAL

<https://www.incibe.es/protege-tu-empresa>

● Disponible:

https://unctad.org/system/files/official-document/rmt2021_en_0.pdf



● Disponible:

https://www.wto.org/english/res_e/publications_e/wtr21_e.htm

● Disponible:

<https://www.diariodelpuerto.com/libro-transitarios-20211>



DIRECTORIO - EMPRESAS ASOCIADAS

Relación de empresas asociadas. Listado actualizado a diciembre 2021.

● Más información: www.bcn.ateia.com

- A.HARTRODT ESPAÑA SA
- ACIRFA SHIPPING INTERNATIONAL SL
- ADUANAS ALIE SA
- ADUANAS GINJAUME SA
- ADUANAS LLOBET SL
- ADUANAS PUJOL RUBIO SA
- ADUAPORT SA
- AGENCIA FERNANDEZ DE SOLA SL
- AIRPHARM SL
- AIRTRANSA, TPDES DE AGTES IND REUNIDOS SA
- ALFIL LOGISTICS SA
- ALPI IBERICA LOGISTICS SL
- ALTIUS SA
- ARCESE ESPAÑA SAU
- ARES BARCELONA SL
- AROLA ADUANAS Y CONSIGNACIONES SL
- ASTHON CARGO BARCELONA SL
- ATLANTIC FORWARDING SPAIN SL
- BAS & JOSA SL
- BERLOX MERIDIAN SL (WELLDIX GLOBAL IBERIA)
- BLUE WATER SHIPPING ESPAÑA SA
- BUTRANSA SA
- BYMAR TRANSFORWARDING SL
- C.H. ROBINSON INTERNATIONAL SPAIN SAU
- CARGO FLORES SA
- CARGO SERVICES SAU
- CARGO TRANSIT INTERNACIONAL SA
- CARGOJET SA
- CLASQUIN T.I. INTERCARGO 1999 SAU
- COMA Y RIBAS SL
- COMODALITY SPAIN SL
- CONSIGNACIONES TTOS Y TPDES INT/COTRANSA
- CONSIGNACIONES Y REPRESENTACIONES CATALANAS SL
- CORAL TRANSPORTS & STOCKS SL
- COSMOPARTNER SA
- CUALDE LOGISTICS SLU
- DAUNIS, MASO Y FONT SA
- DEL CORONA & SCARDIGLI SPAIN SLU
- DELTA TRANSITARIO SA / DELTRANSA
- DEPOSITOS DE COMERCIO EXTERIOR SA
- DHL GLOBAL FORWARDING SPAIN SLU
- DRG SOLUTIONS SL
- DSV ROAD SPAIN SAU
- E2E LOGISTICS SOLUTIONS SL
- ECEIZA SA
- ECU LINE SPAIN SL
- EGLOBAL INTERMODAL SA
- ERSHIP SA
- EVOLUTION LOGISTICS
- FGC Ferrocarrils de la Generalitat de Catalunya
- FORWARDING CONDAL SA
- FR MEYER'S SOHN (GMBH & CO.) KG
- GLOBAL FREIGHT INTERNACIONAL SA
- GLOBELINK UNIEXCO SL
- HELLMANN WORLDWIDE LOGISTICS SA
- HITACHI TRANSPORT SYSTEM (Europe) B.V.
- IBERCONDOR SA
- IBERTRANSIT WORLDWIDE LOGISTICS SA
- ICONAINERS SOLUTIONS SL
- ILLAEXPORT SA
- INTERMODAL FORWARDING SL
- INTERNATIONAL FORWARDING SL
- INTERTRANSIT SA
- JF HILLEBRAND SPAIN SA
- LEGEND FORWARDING GROUP SL
- LIBERTY CARGO SL
- LINKING HORIZONS SL
- M.C. TRINTER SA
- M.P.G. TRANSITOS SA
- MANUPORT LOGISTICS ESPAÑA SLU
- MARESA - MARÍTIMAS REUNIDAS SA
- MARS LOGISTICS EUROPE SA
- MAT CARGO SA
- MEGA ONLINE LOGISTICS SL
- METROPOLITANA ADUANAS Y TRANSPORTES SA
- MOLDTRANS SL
- MOVILPAQ SL
- MULTITRADE SPAIN SL
- NIPPON EXPRESS DE ESPAÑA SA
- NOATUM LOGISTICS SPAIN SAU
- PROMOCION EXPORTACION Y SERVICIOS SA
- RAMINATRANS SL
- RHENUS LOGISTICS SAU
- ROAD CARGO SL
- ROEHLIG ESPAÑA SL
- SALVAT LOGÍSTICA SA
- SANER TRANSPORTES INTERNACIONALES SA
- SCHENKER LOGISTICS SAU
- SEITRANS SA
- SISTEMES INTERNACIONALS DE CÀRREGA SL
- SIT GRUPO EMPRESARIAL SL
- SPARBER TRANSPORT SA
- SSC ADUANAS 1989 SL
- STARTRANS SA
- TCT SL
- TIBA SPAIN SAU
- TLD SL
- TRACOSA ADUANAS SA
- TRANIMEX SA
- TRANS SESE SL
- TRANSCOMA GLOBAL LOGISTICS SA
- TRANSGLORY SA
- TRANSHIPPING SA
- TRANSITAINER SA
- TRANSMEC DE BORTOLI GROUP ESPAÑA SA
- TRANSNATUR SA
- TRANSPORTES INTERNACIONALES INTER TIR SL
- TRANSPORTES Y NAVEGACION RAMIREZ HNOS SA
- TRISAGA LG LOGISTICS SL
- TVS SCS INTERNATIONAL FREIGHT (SPAIN) SLU
- VALLES FORWARDING SL
- YUSEN LOGISTICS (Ibérica) SA

www.bcn.ateia.com ¡conéct@te!

- **circul@res, informes, dossiers tem@ticos**
- **form@ción, escuela@ IATA; bols@ de tr@b@jo**
- **@teia-inform@, dossier de prens@**
- **sesiones informativ@s, jornad@s técnic@s**
- **@sesori@ juridic@**
- **di@ del transitarío**
- **memori@ de @ctividades**



● **INFORMACIÓN Y CONSULTAS**

● **ASESORÍA JURÍDICA**

● **FORMACIÓN**

- **ESCUELA IATA**
para el Transporte Aéreo Internacional
- **CURSOS y SEMINARIOS**
sobre materias específicas relacionadas con la actividad transitaría
- **BOLSA de TRABAJO**

● **INSPECCIONES ADUANERAS PARA RA'S**

● **GARANTÍA SWISSPORT**

● **ACUERDOS de COLABORACIÓN**

Relación de empresas que ofrecen sus servicios para los asociados de ATEIA-OLTRA Barcelona

● **A través de FOMENT del TREBALL**

<http://www.foment.com/socis/acords-comercials/>

● **FETEIA-OLTRA**

feteia@feteia.org
Tel. 932 689 430

● **DOCUMENTOS**

- **FIATA: FBL, FCR, FCT y SDT**
(Uso exclusivo de las empresas asociadas, por autorización expresa de FIATA)
- **Carta de Porte - CMR**
- **AWB Neutros**
Resolución 600b IATA
- **Declaración de Mercancías Peligrosas para el transporte aéreo**

AudLegalia

MARGE BOOKS

bytemaster
LOGÍSTICA CONECTADA Y GLOBAL

SCHUNCK GROUP
OSKAR SCHUNCK ESPAÑA
Correduría de Seguros S.A.U.

CaixaBank

SIL
Barcelona

cesce
Seguros de tu éxito

SGS

FUNTRADERS

simtec

JUMA CONSULTING

Usach, Cd'Assegurances
La teva corredoria al port