



**ATEIA-OLTRA**

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

DOSSIER  
**PRENSA**

**2024**

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

**Diario** del Puerto.com

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

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



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

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

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



## Diario del Puerto.com

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

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

### **Buena sintonía con el Puerto**

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

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

### **Formación**

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

## Último mandato

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

### Dudas sobre la derogación del Consortia Block Exemption

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

### Aeropuerto

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



# el canal!

MARÍTIMO Y LOGÍSTICO



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

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

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

# el canal!

MARÍTIMO Y LOGÍSTICO

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

## *Los conflictos geoestratégicos*

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

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

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

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



# el canal!

MARÍTIMO Y LOGÍSTICO



E. Sanz: "Destaco la creatividad del transitario para buscar soluciones creíbles y viables a los problemas que nos encontramos"

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

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

## el canal!

MARÍTIMO Y LOGÍSTICO

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

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

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



Emili Sanz, en la sede de ATEIA-OLTRA



# el canal!

MARÍTIMO Y LOGÍSTICO

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

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

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

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

# el canal!

MARÍTIMO Y LOGÍSTICO

## El Día del Transitario cumple 15 ediciones

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



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





## Ateia Barcelona considera “innecesaria y oportunista” la alianza entre Maersk y Hapag-Lloyd

Solo un día después del anuncio de las navieras Maersk y Hapag-Lloyd de que iban a iniciar un acuerdo operacional en febrero de 2025, ya se ha producido las primeras reacciones de rechazo. En este caso, provenientes del colectivo de transitarios. Así, el presidente de Ateia Barcelona, Emilio Sanz, ha calificado de “innecesaria y oportunista” la futura alianza entre ambas empresas, argumentando que “supone otra vuelta de tuerca para esquivar la normativa”, después de que la Comisión Europea decidiera eliminar el Consortia Block Exemption Regulation (CBER) a partir el 24 de abril de este año. La norma, implantada en un contexto de precios de fletes a la baja en 2009, eximía a los consorcio del transporte marítimo de líneas regulares de cumplir con las normas de la competencia. Sanz ha añadido que “suena a nueva alianza entre navieras, aprovechándose de una norma que en abril caerá”, además de recordar que las instituciones comunitarias decidieron el año pasado “derogar la norma, no renovarla”. El presidente de Ateia Barcelona ha expresado su esperanza de que el movimiento de Maersk y Hapag-Lloyd sea una simple colaboración de servicio conjunto, lo que inglés se denomina ‘joint service’.





En su habitual balance del año ante los medios de comunicación, esta vez un poco más tarde por el proceso electoral que vivió Ateia Barcelona a finales del 2023, Sanz ha hecho un paralelismo entre la situación del mercado de los fletes registrado de la pandemia de la Covid-19 y el actual. En el anterior, el cierre de los puertos chinos y europeos incrementó la demanda y disparó el valor de los fletes. Ahora, los riesgos asociados a los conflictos bélicos como la guerra en Ucrania y especialmente en Gaza, en los que por los ataques hutis a los buques mercantes en el estrecho de Bab el Mandeb obligan a incrementar la ruta a los barcos por el Cabo de Buena Esperanza, están incrementando las 'black sailings' (cancelaciones de escala), que derivan en una mayor demanda y precios al alza.

Como enseñanza de la Covid, Sanz ha explicado que Ateia ha detectado que algunas empresas industriales están buscando sus proveedores en un entorno de mayor proximidad geográfica para evitar la dependencia exclusiva, como en el caso de los suministros electrónicos, de la producción china. "Hemos constatado que algunos cargadores se están suministrando de empresas más cercanas en relación a su procedencia geográfica".

### **Reivindicación del rol del transitario**

En este nuevo escenario de fletes que se encarecen, el presidente de Ateia Barcelona ha explicado que los transitarios "debemos volver a buscar soluciones viables y creativas" ante las acciones de las navieras, que incrementan los costes ante los riesgos geoestratégicos que supone la navegación. Frente a los servicios que ofrecen algunas operadoras, basadas en el 'puerta a puerta', Sanz ha defendido y reivindicado el papel de los transitarios como guardianes de la carga y "los únicos capaces de solventar cualquier problema que se produzca en la aduana, de carácter técnico o en el puerto". Desde Ateia Barcelona, se ha elogiado la figura del transitario, rechazando las nuevas tendencias de las grandes navieras, basadas en la integración vertical o en la diversificación de los servicios para cubrir todos los eslabones de la cadena de suministro. Emilio Sanz ha advertido de un cierto desequilibrio entre los contenedores vacíos y los llenos como consecuencia de los retrasos de algunos buques que tienen alargar su viaje hasta o desde Asia una media de 10 o 15 días por el conflicto en Gaza.





### **Una oportunidad para el transporte ferroviario**

Dentro del contexto del valor de los fletes al alza, el presidente de Ateia Barcelona cree que se potenciarán formas de transporte alternativas, como es el caso del ferrocarril, en lo que Sanz ve una oportunidad para puertos como el de Barcelona, que está acometiendo inversiones en proyectos como los accesos ferroviarios, la terminal intermodal o los servicios de 'ferroustage'.

En relación a las relaciones de los diversos agentes de la comunidad portuaria con el puerto de Barcelona, Emilio Sanz ha destacado las buenas relaciones con el presidente de la entidad, Lluís Salvadó, de quién ha destacado la sintonía que mantiene con el sector, y se ha mostrado preocupado sobre los efectos sobre la competitividad en algunos puertos como Barcelona y Tarragona si el Parlament de Catalunya consigue aprobar el impuesto a las emisiones de los grandes buques, que actualmente es un anteproyecto de ley. "No existe una norma igual ni a nivel estatal ni europeo", ha indicado Sanz.

Respecto a los retos de futuro de la entidad, el presidente de Ateia Barcelona se ha marcado el potenciar la formación para fomentar el relevo generacional en el sector, un relevo que también debería llegar a la presidencia, ya que cuando Emilio Sanz finalice su mandato, en 2027, los estatutos de la organización impiden que se vuelva a presentar después de haberlo hecho en tres ocasiones, acumulando 12 años en el cargo.



**ATEIA OLTRA BARCELONA** • Tú  
Asociación de Transitarios Internacionales Organización para la ...  
2 semanas • 🌐



**Emili Sanz pone en valor al transitario como figura clave ante la inestabilidad internacional**  
diariodelpuerto.com • 1 min de lectura

👤 Sara Martínez y 5 personas más

Recomendar   Comentar   Compartir   Enviar


348 impresiones

[Ver análisis](#)






**ATEIA OLTRA BARCELONA** • Tú

Asociación de Transitarios Internacionales Organización para la ...  
2 semanas • 



**El Mercantil**

20.301 seguidores  
2 semanas • 


[+ Seguir](#)

La reconfiguración de las alianzas navieras abre una brecha de incertidumbre en el negocio. El análisis de los actores del sector es dispar en cuanto al futuro del mercado y a las razones que mu ...ver más



La reconfiguración de las alianzas navieras abre una brecha de incertidumbre en el negocio

elmercantil.com • 7 min de lectura

 Nicola Prandi y 6 personas más



Recomendar



Comentar



Compartir



Enviar




711 impresiones

[Ver análisis](#)



ATEIA OLTRA BARCELONA • Tú




Asociación de Transitarios Internacionales Organización para la ...  
2 semanas • 




el canal

El Canal Marítimo y Logístico

10.309 seguidores


2 semanas • 

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



E. Sanz: "Los transitarios seremos resolutivos frente a la crisis del Mar Rojo"

diarioelcanal.com • 3 min de lectura

 Sara Martínez y 5 personas más



Recomendar



Comentar



Compartir



Enviar



642 impresiones

[Ver análisis](#)



## el MERCANTIL

# La reconfiguración de las alianzas navieras abre una brecha de incertidumbre en el negocio

El análisis de los actores del sector es dispar en cuanto al futuro del mercado y a las razones que mueven a Maersk y Hapag-Lloyd

### LOS TRANSITARIOS TAMBIÉN PENDIENTES DE LA REGULACIÓN ANTIMONOPOLIO

Los efectos en el mercado del cambio de socios también tendrán su peso en el sector transitario, que igual que los cargadores vislumbraba un futuro sin privilegios para los grandes consorcios navieros. En este sentido, la secretaria general de la asociación europea de transitarios (Clecat), Nicolette van der Jagt, [ha advertido del “dominio” que Maersk y Hapag-Lloyd podrían alcanzar “en los tráficos entre Europa y América Latina”](#). Por ello, ha continuado, “nos preguntamos cómo funcionará la aprobación del regulador en esta área de negocio si esa dominancia es muy evidente”. Por su parte, el presidente de la asociación de transitarios de Barcelona (Ateia Barcelona), Emili Sanz, ha expresado en un encuentro con la prensa que “me sorprende la interpretación que hacen las navieras del cambio regulatorio para anunciar ahora una nueva alianza” e incluso ha llegado a calificarla de “innecesaria”.



“La entente de Maersk con Hapag-Lloyd parece una alianza innecesaria”

**Emili Sanz** Presidente de Ateia Barcelona

# el canal!

MARÍTIMO Y LOGÍSTICO



El curso para la obtención del certificado de competencia profesional para el transporte interior e internacional de mercancías – gestor del transporte, sirve de preparación para las pruebas convocadas por las administraciones correspondientes

## Curso de ATEIA Barcelona para ejercer de transitario

La Asociación de Transitarios de Barcelona (ATEIA-OLTRA) inauguró este martes el curso de preparación para la obtención del certificado de competencia profesional para el transporte interior e internacional de mercancías – gestor del transporte. Destacar que este certificado permite **ejercer oficialmente las actividades de transitario**.

Este [certificado](#) lo expide el Ministerio de Transportes y las Comunidades Autónomas que tengan transferidas competencias en este ámbito. Se obtiene tras superar unas pruebas que convoca la Administración.



# el canal!

MARÍTIMO Y LOGÍSTICO



La acción formativa de ATEIA Barcelona se imparte en formato online

El mencionado certificado es necesario para ejercer la actividad de transporte público, tanto de mercancías como de viajeros, así como las actividades auxiliares y complementarias del transporte, es decir, agencias de transporte, transitarios -como explicábamos al principio- y operadores logísticos.

El curso tiene una duración de 100 horas y se lleva a cabo en la Aula Virtual de ATEIA Barcelona.

**Diario** del Puerto.com

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



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

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

Las próximas acciones formativas que se contemplan son las siguientes:

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



## Diario del Puerto.com

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

## el canal

MARÍTIMO Y LOGÍSTICO

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



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

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

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

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







**ATEIA OLTRA BARCELONA** • Tú

Asociación de Transitarios Internacionales Organización para la ...  
3 semanas • Editado •

🎓🎓🎓

#training #ateiaoltrabarcelona  
#transitario #forwarder #freightforwarder  
#cargo #freight



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

diarioelcanal.com • 1 min de lectura

Anuar Mrabet Deraoui y 7 personas más 1 vez compartido

👍 Recomendar    💬 Comentar    ↻ Compartir    ✈️ Enviar

📊 611 impresiones [Ver análisis](#)

# el canal!

MARÍTIMO Y LOGÍSTICO



Curso de introducción a la carga aérea, impartido en la Aula Virtual de ATEIA Barcelona

## ATEIA Barcelona sigue con su reconocido plan de formación



# el canal!

MARÍTIMO Y LOGÍSTICO

La **Asociación de Transitarios de Barcelona (ATEIA-OLTRA)** ha continuado esta semana con su reconocido programa de formación.

Este mismo lunes, día 4 de marzo, se ha iniciado una nueva edición del curso de preparación para [la obtención del diploma de introducción a la carga aérea](#), homologado por IATA. Este curso se imparte de forma virtual, con 54 horas lectivas. Las sesiones están impartidas por Manuel Ruiz y Àlex Navarro.

Asimismo, ATEIA Barcelona también inauguró este lunes un curso de [crédito documentario](#), y tramitación y riesgos. Esta acción formativa de 10 horas lectivas y de formato presencial, está impartida por **Josep M.<sup>a</sup> Casadejús**.



Asistentes al curso de crédito documentario

## el canal!

MARÍTIMO Y LOGÍSTICO



Participantes en el curso de transporte aéreo, homologado por IATA

# Curso de carga aérea de ATEIA Barcelona

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

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



# el canal!

MARÍTIMO Y LOGÍSTICO

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

## *Próximas acciones formativas de ATEIA Barcelona:*

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

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

### **CURSO DE TRANSPORTE MARÍTIMO DE MERCANCÍAS PELIGROSAS**

Del 11 de abril al 13 de junio del 2024



**ATEIA OLTRA BARCELONA** • Tú

Asociación de Transitarios Internacionales Organización para la ...  
6 días •

#ateiaoltrabarcelona  #usachassegurances



**Usach CD'Assegurances Grupo II-Broker**

672 seguidores

6 días •

🌟 Ayer tuvimos el placer de colaborar junto a **ATEIA OLTRA BARCELONA** en la presentación de una sesión de los Diálogos Jurídicos del #Transitario con el expertis de Josep Maria Vicens.

📖 En la cual hemos profundizado en las cláusulas del instituto asegurador de Londres (#ICC).

😊 Gracias a todos los asistentes y por el interés mostrado.

🙏 Agradecer a ATEIA OLTRA BARCELONA el espacio y la organización de la formación.

Nos vemos pronto en la siguiente formación 😊.



👤 Anuar Mrabet Deraoui y 3 personas más



Recomendar



Comentar



Compartir



Enviar



259 impresiones

[Ver análisis](#)






 **ATEIA OLTRA BARCELONA** • TÚ  
Asociación de Transitarios Internacionales Organización para la ...  
1 semana • 


  



[#ateiaoltrabarcelona](#)  
[#formación](#) [#training](#)

[...ver más](#)



**ATEIA Barcelona sigue con su reconocido plan de formación**  
diarioelcanal.com • 1 min de lectura

 Sara Martínez y 6 personas más

 Recomendar    Comentar    Compartir    Enviar

 634 impresiones   [Ver análisis](#)



 **ATEIA OLTRA BARCELONA** • Tú  
Asociación de Transitarios Internacionales Organización para la ...  
3 semanas • Editado • 

[#training](#) [#ateiaoltrabarcelona](#)  
[#transitario](#) [#forwarder](#) [#freighthforwarder](#)  
[#cargo](#) [#freight](#)



**ATEIA Barcelona imparte un curso de gestión de calidad y atención en transitarías**  
diarioelcanal.com • 1 min de lectura

 Anuar Mrabet Deraoui y 7 personas más 1 vez compartido

 Recomendar  Comentar  Compartir  Enviar

 611 impresiones [Ver análisis](#)



**Diario** del Puerto.com



EMILI SANZ, PRESIDENTE DE ATEIA-OLTRA BARCELONA

**“En la reforma del CAU hay muchos frentes abiertos, pero ninguno cerrado”**



## Diario del Puerto.com

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

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

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

MARC VERGÉS

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



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

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

rritorio", comenta Sanz en esta entrevista a Diario del Puerto.

Mientras no se produce este relevo, el presidente de la asociación de transitarios barceloneses tiene diferentes retos que afrontar. Uno de ellos es la relación de los transitarios con las navieras. Entre los temas que le han preocupado los últimos años a Emili Sanz está la integración vertical, con las navieras apostando por el control de toda la cadena logística. El presidente de ATEIA-OLTRA Barcelona es muy claro en este sentido y asegura que "las navieras hacen muy bien su trabajo, pero ha quedado demostrado que no saben gestionar el negocio

de las transitarias". Ante esta incursión, Sanz añade que "nosotros poco podemos hacer, más allá de seguir trabajando igual de bien como lo estamos haciendo".

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

**Crisis del Mar Rojo**

Otro de los temas que están en-

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

Más allá de la crisis del Mar Rojo, Sanz también apunta a una bajada de los tráficos con China: "Después de la pandemia nos dimos cuenta de que dependíamos demasiado de ellos y ahora los fabricantes

buscan proveedores más cercanos". Una excepción a esta bajada de tráficos entre Barcelona y China son los vehículos, que en el último año y medio han crecido de manera considerable, especialmente la importación de vehículos eléctricos.

**Reforma del Código Aduanero**

El tercer reto que destaca el presidente de ATEIA-OLTRA Barcelona es la reforma del Código Aduanero de la Unión Europea. Emili Sanz se queja de que "hay demasiados frentes abiertos, pero ninguno está cerrado". En este sentido, el pasado 6 de mar-

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

zo se celebró una reunión de FETEIA en el Congreso de los Diputados y el presidente de los transitarios barceloneses subraya que uno de los puntos de mayor preocupación del conjunto de ATEIAs de España era la imposibilidad de divulgar el estado de la reforma del código aduanero por la falta de concreción de las instituciones europeas. "No está nada claro", enfatiza Sanz, que asegura que el proceso de reforma del código aduanero "va más lento de lo esperado".

**Formación**

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

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

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

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

pues "aumentaría la capacidad para el transporte aéreo de las empresas que trabajan en Catalunya".

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

#### EL DATO

# 115

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



# el canal!

MARÍTIMO Y LOGÍSTICO

## ATEIA-OLTRA Barcelona estrena nueva página web



La nueva web ofrece programas de formación especializada, sesiones informativas, webinarios y eventos donde potenciar el networking.

***La Asociación de Transitarios de Barcelona (ATEIA OLTRA Barcelona) renueva su página web, más dinámica y participativa, para continuar ofreciendo los servicios propios de una organización empresarial.***

BARCELONA · La nueva página web ofrece más visibilidad y mejor accesibilidad a los contenidos que mantienen el rigor y la profesionalidad que definen a ATEIA OLTRA Barcelona.

Contenidos basados en programas de formación especializada, sesiones informativas, webinarios y eventos donde potenciar el networking entre empresas y profesionales estarán disponibles para el usuario a través de una navegación más ágil.



**el canal**  
diarioelcanal.com

## El Canal Marítimo y Logístico

11.163 seguidores  
17 minutos •

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

<https://lnkd.in/gNtszekF>



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

diarioelcanal.com • 1 min de lectura

Lo comparto...

¡Me encanta!...

Coincido con...

Muy acertado >

Recomendar

Comentar

Compartir

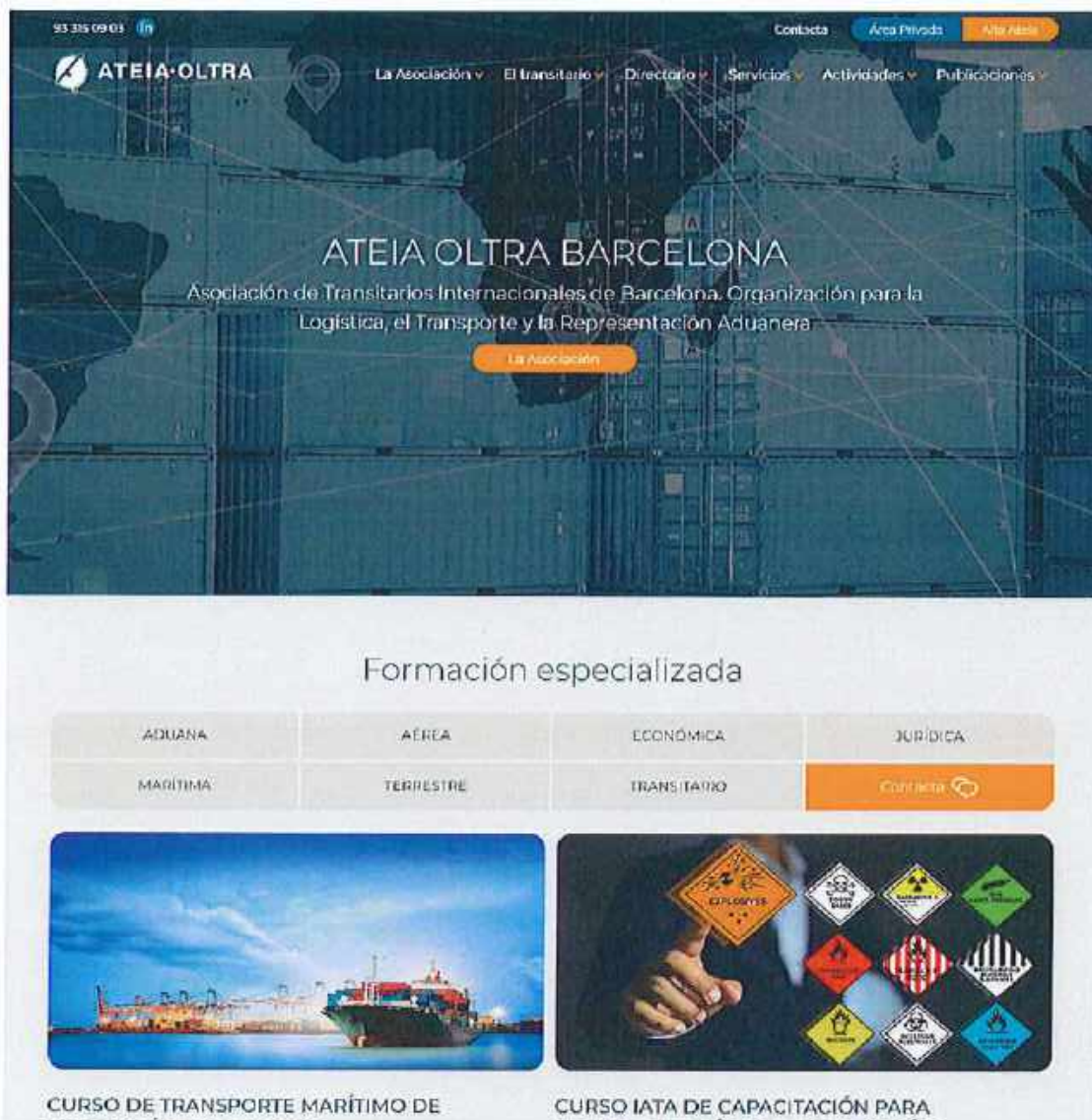
Enviar



Añadir un comentario...







## Ateia Oltra Barcelona estrena su nueva página web

La Asociación de Transitarios de Barcelona (Ateia Oltra Barcelona) ha renovado su web, que ahora es más dinámica y participativa, para continuar ofreciendo los servicios propios de una organización empresarial.

El portal de la entidad asociativa otorga más visibilidad y mejor accesibilidad a los contenidos que mantienen el rigor y la profesionalidad que definen a Ateia Barcelona.

Con la nueva web se podrá acceder, a través de una navegación más ágil, a información sobre programas de formación especializada, sesiones informativas o webinarios y eventos donde potenciar el *networking* entre empresas y profesionales.

# el canal

MARÍTIMO Y LOGÍSTICO

LOS DESAFÍOS DE LA FORMACIÓN EN CANAL

## La logística es una oportunidad para acceder al mundo laboral



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

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

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

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

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

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



# el canal

## MARÍTIMO Y LOGÍSTICO

### LOS DESAFÍOS DE LA FORMACIÓN EN CANAL

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

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

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

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

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

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

### PROGRAMA DE FORMACIÓN ESPECIALIZADA

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

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



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



# el canal!

## MARÍTIMO Y LOGÍSTICO

### LOS DESAFÍOS DE LA FORMACIÓN EN CANAL

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

y con una elevada capacidad de adaptación y aprendizaje continuo.

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

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

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

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

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

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

#### ACCIONES FORMATIVAS ATEIA-OLTRA BARCELONA

##### AÉREO

CURSO DE INTRODUCCIÓN EN CARGA AÉREA INTERNACIONAL IATA

CURSO DE CAPACITACIÓN PARA TRANSPORTE AÉREO DE MERCANCÍAS PELIGROSAS IATA

CURSILLOS DE RECICLAJE PARA TRANSPORTE AÉREO DE MERCANCÍAS PELIGROSAS IATA

##### ADUANA

SEMINARIO EL IVA EN EL COMERCIO EXTERIOR

##### ECÓNOMICO

SEMINARIO CRÉDITO DOCUMENTARIO. TRAMITACIÓN Y RIESGOS

##### JURÍDICO

SEMINARIO SOBRE INCIDENCIAS, RECLAMACIONES EN EL TRANSPORTE Y LA LOGÍSTICA

SEGUROS PARA TRANSITARIOS

LA RESPONSABILIDAD DE LOS TRANSITARIOS Y DE LOS DISTINTOS OPERADORES LOGÍSTICOS

INCOTERMS

##### MARÍTIMO MULTIMODAL

CURSO DE ESPECIALIZACIÓN EN TRANSPORTE MARÍTIMO Y MULTIMODAL

CURSO PARA TRANSPORTE MARÍTIMO DE MERCANCÍAS PELIGROSAS

##### TERRESTRE

LAS CARTAS DE PORTE EN EL TRANSPORTE POR CARRETERA

TRANSPORTE POR FERROCARRIL DE MERCANCÍAS

##### GENERAL

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

CURSO GESTIÓN DE CALIDAD Y ATENCIÓN AL CLIENTE



# el canal!

## MARÍTIMO Y LOGÍSTICO



### EMPRESAS MIEMBROS DE LA ASOCIACIÓN DE TRANSITARIOS DE BARCELONA - Actualizado a marzo 2024

- A.HARTRODT ESPAÑA, S.A.
- ABG INTERNATIONAL LOGISTIC, S.L.
- ADUANAS ALIÉ, S.A.
- ADUANAS GINJAUME, S.A.
- ADUANAS LLOBET, S.L.
- ADUANAS PUJOL RUBIÓ, S.A.
- ADUAPORT, S.A.
- AIRPHARM, S.L.
- AIRTRANSA, IPTES DE AGTES IND REUNIDOS, S.A.
- ALFIL LOGISTICS, S.A.
- ALIANZA LOGISTICS SERVICIOS EUROPEOS, S.L.
- ALPI IBERICA LOGISTICS, S.L.
- ALTIUS, S.A.
- ARCESE ESPAÑA, S.A.U.
- ARÉS BARCELONA, S.L.
- AROLA ADUANAS Y CONSIGNACIONES, S.L.
- ASTHON CARGO BARCELONA, S.L.
- ATLANTIC FORWARDING SPAIN, S.L.
- BAS & JOSA, S.L.
- BERLOX MERIDIAN, S.L. (WELDEX GLOBAL IBERIA)
- BLINTER CARGO, S.L.
- BLUE WATER SHIPPING ESPAÑA, S.A.
- BUTRANSA, S.A.
- BYMAR TRANSFORWARDING, S.L.
- C.H. ROBINSON INTERNATIONAL SPAIN, S.A.U.
- CARGO CLUB FORWARDERS, S.L.
- CARGO FLORES, S.A.
- CARGO TRANSIT INTERNACIONAL, S.A.
- CARGOJET, S.A.
- CARGO-PARTNER ESPAÑA, S.L.
- CLASQUIN T.L. INTERCARGO 1999, S.A.U.
- COMA Y RIBAS, S.L.
- COMODALITY SPAIN, S.L.
- CONSIGNACIONES TTOS Y IPTES INT/COTRANSA
- CONSIGNACIONES Y REPRESENTACIONES CATALANAS, S.L.
- COREFREIGHT MULTIMODAL COMPANY, S.L.
- COSMOPARTNER, S.A.
- CUALDE LOGISTICS, S.L.U.
- DAUMIS, MASÓ Y FONT, S.A.
- DEL CORONA & SCARDIGLI SPAIN, S.L.U.
- DELTA TRANSITARIO, S.A. / DELTRANSA
- DEPÓSITOS DE COMERCIO EXTERIOR, S.A.
- DHL GLOBAL FORWARDING SPAIN, S.L.U.
- DSV ROAD SPAIN, S.A.U.
- EZE LOGISTICS SOLUTIONS, S.L.
- ECEIZA, S.A.
- ECU LINE SPAIN, S.L.
- EGLOBE INTERMODAL, S.A.
- ERSHIP, S.A.
- FGC Ferrocarrils de la Generalitat de Catalunya
- FORNÉS BARCELONA, S.L.
- FORWARDING CONDAL, S.A.
- FR MEYER'S SOHN (GMBH & CO.) KG
- GLOBAL FREIGHT INTERNATIONAL, S.A.
- GLOBELINK UNIEXCO, S.L.
- HELLMANN WORLDWIDE LOGISTICS, S.A.
- HILLEBRAND GORI, S.A.
- IBERCONDOR, S.A.
- CONTAINERS SOLUTIONS, S.L.
- ILLAEXPORT, S.A.
- INTERNATIONAL FORWARDING, S.L.
- INTERTRANSIT, S.A.
- KERRY LOGISTICS (SPAIN), S.A.U.
- KUEHNE & NAGEL, S.A.
- LIBERTY CARGO, S.L.
- LIBRA LOGISTIC SERVICES, S.L.
- LINKING HORIZONS, S.L.
- LOGISTEED Europe B.V. Sucursal en España
- M.C. TRINTER, S.A.
- M.P.G. TRÁNSITOS, S.A.
- MANUPORT LOGISTICS ESPAÑA, S.L.U.
- MARS LOGISTICS EUROPE, S.A.
- MAT CARGO, S.A.
- MEGA ONLINE LOGISTICS, S.L.
- METROPOLITANA ADUANAS Y TRANSPORTES, S.A.
- MOLDTRANS, S.L.
- MULTITRADE SPAIN, S.L.
- NIPPON EXPRESS DE ESPAÑA, S.A.
- NODATUM LOGISTICS SPAIN, S.A.U.
- PROMOCIÓN EXPORTACIÓN Y SERVICIOS, S.A.
- RAMINATRANS, S.L.
- RHENUS LOGISTICS, S.A.U.
- ROAD CARGO, S.L.
- RCEHLIG 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 1909, S.L.
- STARTRANS, S.A.
- TCT, S.L.U.
- TIEA 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.
- 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 LOGISTICS, S.L.
- TVS SCS INTERNATIONAL FREIGHT (SPAIN), S.L.U.
- VALLES FORWARDING, S.L.
- YUSEN LOGISTICS (Iberica), S.A.

## el canal!

MARÍTIMO Y LOGÍSTICO



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

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

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



# el canal!

MARÍTIMO Y LOGÍSTICO

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

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

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

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

# el canal!

MARÍTIMO Y LOGÍSTICO



El portacontenedores Dalí colisionó hace unas semanas ante uno de los soportes del puerto de Baltimore (Foto: Wired)

## El accidente de Baltimore y su efecto “nocivo” sobre las renovaciones de seguros

**El jurista Javier Casells ha analizado los efectos del accidente en materia de seguros marítimos**

La magnitud del accidente de Baltimore ha generado una gran cantidad de artículos sobre sus efectos en el ámbito de los **seguros marítimos**. Principalmente, por el hecho de que los costes ocasionados por la colisión del buque en el puente *Francis Scott Key* son difícilmente comparables a otros sucesos en el marco del transporte marítimo intencional.



# el canal

MARÍTIMO Y LOGÍSTICO

En este contexto, **Javier Casells, manager en España de la firma Marsh**, ha sido contundente al respecto durante su intervención en la sesión *Respuestas del mercado asegurador en el Seguro de Mercancías y Responsabilidad Civil del Transitario y Operador Logístico*, organizada este jueves por ATEIA-Barcelona: "Sin duda, va a sacudir todo el mercado de seguros", ha recalcado el jurista.

"Se dice que es el  siniestro más importante  de la **industria del seguro marítimo**", ha añadido Casells, enumerando alguno de estos efectos en el mundo de los seguros marítimos: "No es solo el seguro del transporte, por lo pronto el mercado del *property* también se va a ver sacudido, porque el puente vale 1.200 millones de dólares".

Según Casells, el choque del portacontenedores *Dalí* va a tener un efecto "nocivo en todas las renovaciones de seguros". Por ello, ha afirmado que ante esta situación, desde firmas como la que representa "se está intentando" que no haya un efecto que se conoce como el de "subida por prensa".

"Hay que ver cómo queda todo esto, pero va a ver un impacto en todas las líneas de negocio. Además, por su parte, el armador está intentando limitar su responsabilidad. Todavía hay muchas incógnitas", ha añadido Casells.

## **Castells: "Tener un buen seguro es sintonía de competitividad"**

Durante su intervención, Casells ha hecho hincapié, entre otras cuestiones, en la importancia para los transitarios de contar con un seguro de calidad. "Tener un buen seguro es sinónimo de competitividad", ha puntualizado el abogado.

A su juicio, la necesidad de estar bien asegurado es todavía más importante en estos momentos por las "tensiones geopolíticas" a las que se está enfrentando el sector en los últimos tiempos. "El transporte va de sacudida en sacudida", ha manifestado en referencia a la crisis en el Mar Rojo o el encallamiento del *Ever Given* en el Canal de Suez.

# el canal!

MARÍTIMO Y LOGÍSTICO

Asimismo, ha aconsejado a los transitarios decidirse por pólizas altas, en detrimento de pólizas que cubren pequeños riesgos. **“Las compañías premian más a las pólizas más amplias, por lo que hay que ir a la máxima franquicia posible”**, ha recomendado el manager de Marsh en España.



ATEIA-OLTRA Barcelona ha organizado este jueves el webinar Respuestas del mercado asegurador en el Seguro de Mercancías y Responsabilidad Civil del Transitario y Operador Logístico

Por su parte, **José M. Vicens, secretario-asesor jurídico de ATEIA-OLTRA Barcelona**, ha coincidido en este aspecto con Castells: **“Tenemos que proteger a la empresa, no las pequeñas cosas”**, ha remarcado Vicens.

Por último, ha señalado que los seguros son un **“tema complejo”**, y que sirve a los profesionales para **“dormir tranquilo”**. En este sentido, ha afirmado que en esta cuestión **“no hay que ser tacaños y hay que asegurar lo que hay que asegurar, aunque tampoco hay que asegurar aspectos en los que el riesgo no existe”**.



# el canal!

MARÍTIMO Y LOGÍSTICO



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

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

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

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

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





## Inicio del curso de transporte marítimo de mercancías peligrosas de Ateia Barcelona

El jueves 11 de abril se inició el curso de transporte marítimo de mercancías peligrosas, con una duración de 45 horas y en modalidad de aula virtual, organizado por Ateia Barcelona. Entre los objetivos de la formación, se encuentra: la Cualificación del alumno en la gestión de embarques de mercancías peligrosas por vía marítima, la formación adecuada para solucionar incidencias y la formación en el cuerpo de doctrina legal que afecta al transporte de mercancías peligrosas y normas internacionales.

En el curso, se ofrecerán: conceptos básicos, riesgos y accidentes, documentación relacionada con los principales riesgos de las mercancías peligrosas, nociones generales de la OMI y el convenio Solas, graneles líquidos y MMPP, transporte de mercancías peligrosas, reglamentos del transporte de mercancías peligrosas, código IMDG y otras clasificaciones, instrucciones y ejercicios para cumplimentar y completar una declaración de MMPP, la normativas de los principales puertos españoles, casos prácticos y situaciones reales de la petición de MMPP, casuística habitual desde la perspectiva del cliente de las MMPP y almacenaje de las mercancías peligrosas (APQS).

El equipo docente está formado por: Mariano Badell, Jesús Martínez, Miguel Ángel Moreno, Víctor Rubio y José Manuel Vallengano..





## Todo listo para celebrar el XV Día del Transitario

*Esta cita institucional, que Ateia-Oltra Barcelona organiza desde 2007, permitirá resaltar la trascendencia y dinamismo del transitario en todos los campos que son de su competencia.*



Tendrá lugar en la Casa Museo Mas Ravetllat-Pla.

La Asociación de Transitarios Ateia-Oltra Barcelona celebrará el 25 de abril la **XV Edición del Día del Transitario**, que en esta ocasión, tendrá lugar en la Casa Museo Mas Ravetllat-Pla.

La cita institucional, que la Ateia-Oltra Barcelona viene organizando desde 2007, **coincide en esta edición de con el 47º aniversario de la Asociación**, que fue la primera asociación empresarial de transitarios en España.

Este encuentro institucional permitirá resaltar **la trascendencia y dinamismo del transitario** en todos los campos que son de su competencia en el ámbito del comercio internacional, y más concretamente en el transporte internacional, la representación aduanera y la logística en general.



El objetivo es **fomentar el intercambio de opiniones y el debate** sobre los diferentes temas de actualidad que afectan, en mayor o menor medida, a la actividad cotidiana de los transitarios.

El evento está enfocado a transitarios y operadores logísticos, a **la comunidad logística de Barcelona**, a las instituciones públicas y privadas relacionadas con el transporte, la logística y el comercio internacional, y a proveedores y profesionales vinculados al sector.

### **Detalles de la convocatoria**

XV Día del Transitario

El 25/04/2024 de las 20:00 h

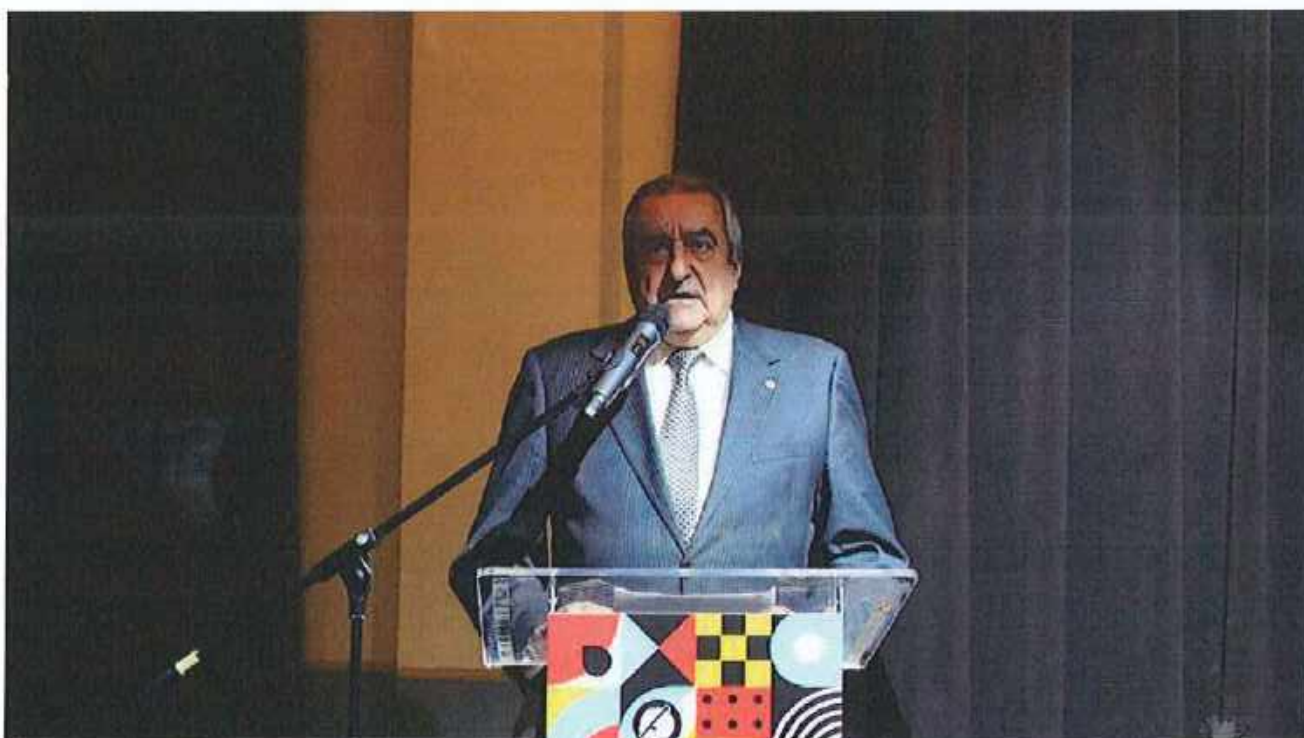
Casa Museo Mas Ravetllat-Pla , Barcelona

**Inscripción**



**Diario** del Puerto.com

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



Emili Sanz, presidente de ATEIA-OLTRA Barcelona. Foto C.C

**Diario** del Puerto.com



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

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

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

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



**Diario** del Puerto.com

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

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



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

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

## Diario del Puerto.com

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

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

**20 años:** Global Freight International

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

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

### Galería fotográfica





**Diario** del Puerto.com



**Diario** del Puerto.com





**Diario** del Puerto.com



**Diario** del Puerto.com





**Diario** del Puerto.com



**Diario** del Puerto.com





**Diario** del Puerto.com



**Diario** del Puerto.com





**Diario** del Puerto.com



**Diario** del Puerto.com





**Diario** del Puerto.com





**Diario** del Puerto.com





**Diario** del Puerto.com



**Diario** del Puerto.com





**Diario** del Puerto.com



## el canal!

MARÍTIMO Y LOGÍSTICO



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

## La coyuntura internacional resalta al transitario como agente indispensable

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

“Lejos de mejorar la situación, Irán ahora llama a la puerta para que los dejen participar en esta macabra fiesta”, lamentó Sanz, refiriéndose al secuestro del *MSC*



## el canal

MARÍTIMO Y LOGÍSTICO

*Aries* por parte de la Guardia Revolucionaria iraní a mediados de este mes de abril. Ello “puede hacer empeorar la situación en el Estrecho de Ormuz”, clarificó Sanz, quien ensalzó las “habilidades” del transitario para sortear todos los escollos que han acontecido en los últimos años.

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

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

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

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

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

# el canal.

MARÍTIMO Y LOGÍSTICO

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

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



*Emili Sanz, presidente de ATEIA Barcelona*

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



# el canal

MARÍTIMO Y LOGÍSTICO

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



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

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

## ***Fundació CARES, distinción de Oro de ATEIA Barcelona***

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

# el canal!

MARÍTIMO Y LOGÍSTICO

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



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



# el canal.

MARÍTIMO Y LOGÍSTICO

## *Entrega de distinciones a empresas de ATEIA Barcelona*



# el canal!

MARÍTIMO Y LOGÍSTICO





# el canal

MARÍTIMO Y LOGÍSTICO

## Empresas distinguidas por años de afiliación a ATEIA Barcelona

### 40 AÑOS

- TRANSMEC DE BORTOLI GROUP ESPAÑA, S.A.

### 30 AÑOS

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

### 20 AÑOS

- GLOBAL FREIGHT INTERNACIONAL S.A.

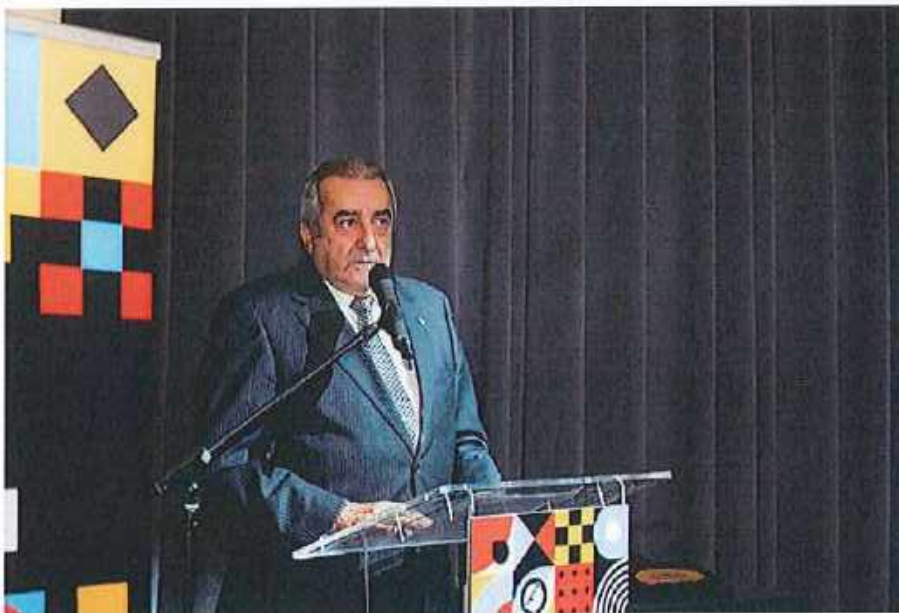
### 10 AÑOS

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

# el canal!

MARÍTIMO Y LOGÍSTICO

## *Imágenes del Día del Transitario*





# el canal!

MARÍTIMO Y LOGÍSTICO



# el canal!

MARÍTIMO Y LOGÍSTICO





# el canal!

MARÍTIMO Y LOGÍSTICO



# el canal!

MARÍTIMO Y LOGÍSTICO





# el canal!

MARÍTIMO Y LOGÍSTICO



# el canal!

MARÍTIMO Y LOGÍSTICO





# el canal!

MARÍTIMO Y LOGÍSTICO



# el canal!

MARÍTIMO Y LOGÍSTICO





# el canal!

MARÍTIMO Y LOGÍSTICO



# el canal!

MARÍTIMO Y LOGÍSTICO





# el canal!

MARÍTIMO Y LOGÍSTICO



# el canal!

MARÍTIMO Y LOGÍSTICO





# el canal!

MARÍTIMO Y LOGÍSTICO



# el canal

MARÍTIMO Y LOGÍSTICO





# el canal!

MARÍTIMO Y LOGÍSTICO



# el canal!

MARÍTIMO Y LOGÍSTICO





# el canal!

MARÍTIMO Y LOGÍSTICO



# el canal!

MARÍTIMO Y LOGÍSTICO





# el canal!

MARÍTIMO Y LOGÍSTICO



# el canal!

MARÍTIMO Y LOGÍSTICO





# el canal!

MARÍTIMO Y LOGÍSTICO



# el canal!

MARÍTIMO Y LOGÍSTICO





# el canal!

MARÍTIMO Y LOGÍSTICO



# el canal!

MARÍTIMO Y LOGÍSTICO





# el canal

MARÍTIMO Y LOGÍSTICO



# el canal!

MARÍTIMO Y LOGÍSTICO





# el canal!

MARÍTIMO Y LOGÍSTICO



# el canal!

MARÍTIMO Y LOGÍSTICO





# el canal!

MARÍTIMO Y LOGÍSTICO



# el canal.

MARÍTIMO Y LOGÍSTICO





# el canal.

MARÍTIMO Y LOGÍSTICO



# el canal

MARÍTIMO Y LOGÍSTICO





# el canal!

MARÍTIMO Y LOGÍSTICO



# el canal!

MARÍTIMO Y LOGÍSTICO





# el canal!

MARÍTIMO Y LOGÍSTICO





## Ateia Barcelona reivindica el valor de la profesión en el XV Día del Transitario



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





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

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







## El valor de la carga

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

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

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





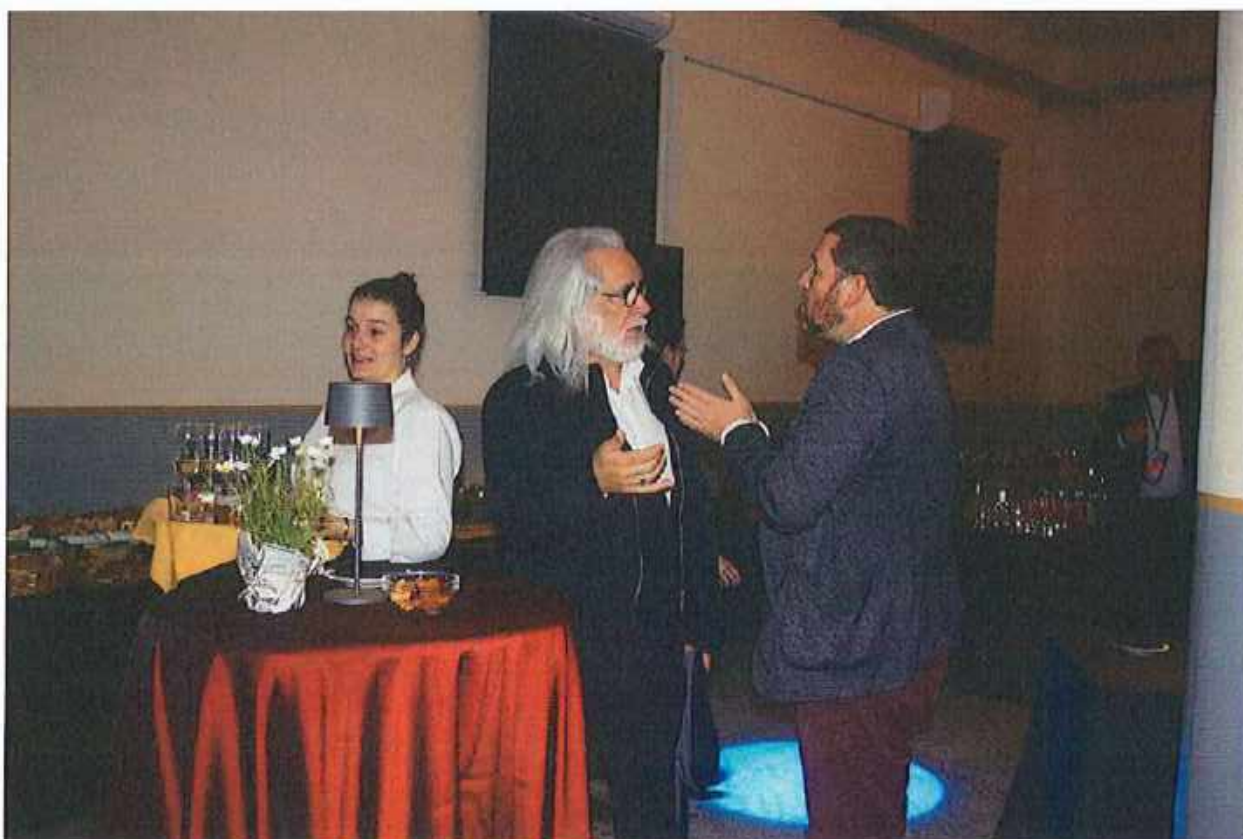


## Reconocimientos empresariales

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

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

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



























**ATEIA OLTRA BARCELONA** • Tú  
Asociación de Transitarios Internacionales Organización para la Logística...  
2 días • Editado •

**DÍA TRANSITARIO 2024**  
¡GRACIAS!

- ♥ A las empresas asociadas por su presencia;
- ♥ A autoridades, representantes institucionales, patrocinadores y colaboradores por avalar con su asistencia y participación la relevancia del empresario y profesional que pertenece a [#ateiaoltrabarcelona](#);
- ♥ A los profesionales que hacen posible el evento, organizado por la Secretaría de [#ateiaoltrabarcelona](#): [#OriolNolis](#) [#CarlosLatorre](#) ([#FundaciónCARES](#)) [#LluísComaDisseny](#) [#JuanjoMartínez](#) [#InsigniesPujol](#) [#SternaliaProductions](#)

**15ª EDICIÓN**  
**DÍA DEL TRANSITARIO**  
25/04/2024  
MAS BAVETLLAT PL. A  
BARCELONA

**PATROCINADORES**  
aena  
ZF  
Port de Barcelona

**COLABORADORES**  
Port Tarragona ZAL Port  
alianza ifs ROMEU  
ctm CLICK & CARGO

**PARTICIPANTES**  
HUTCHISON PORTS BEST GRIMALDI GROUP Marison ACPM  
OEA consultores Tm2 SIL Barcelona  
PORTIC simtec CARES

CON EL APOYO DE: CARES



Daniela Gracia • 1er  
Managing Director  
3 días •

Attending today to a very pleasant event within our industry in Barcelona called "dia del transitari" (freight forwarder day) with my lovely colleagues [Alex Vázquez](#) [Davide Musante](#) and Ana Guillen

[a. hartrodt \(official\)](#)  
ATEIA OLTRA BARCELONA

[#hartrodt](#) [#freightforwarders](#)

[Ver traducción](#)







Alberto Loeches Cejudo • 1er  
Managing Director  
2 días • 

Anoche, **ATEIA OLTRA BARCELONA** celebró la 15ª edición del Día del Transitario en **#Barcelona**.

En dicho evento, **Transmec De Bortoli Group España, S.A.** ha sido reconocida por sus 40 años de pertenencia a la asociación en Barcelona.

Para nosotros es un orgullo y un honor haber pertenecido durante todos estos años a la asociación y confiamos en seguir haciéndolo, al menos, durante 40 años más.

Que eso ocurra no solamente depende de TDBG, sino de todos los miembros de ATEIA en Barcelona. Vivimos tiempos convulsos donde los límites de los actores de la cadena logística se difuminan y donde se está perdiendo el legítimo orgullo que debemos de sentir por la labor que realizamos.

No nos olvidemos de que somos los arquitectos del transporte de mercancías, de que nuestro trabajo es duro, sacrificado, exigente, un trabajo para el que no sirve cualquiera, fuimos de los denominados "servicios esenciales" durante la famosa pandemia y tenemos la OBLIGACIÓN de transmitirle ese orgullo a las generaciones venideras.

Solo así podremos celebrar otros 40 años, tanto TDBG como todos los demás miembros de **ATEIA OLTRA BARCELONA**

Por los próximos 40 años!!!





 **TRANSGLORY** + Seguir ...  
12.927 seguidores  
2 días • Editado • 

Asistimos a la 15ª edición del "Día del transitari" organizado por **ATEIA OLTRA BARCELONA** en Mas Ravetllat-Pla. Gracias un año más por la organización de este evento en el que nos reunimos las empresas del sector.

 [Diario del Puerto, El Canal Marítimo y Logístico](#)







Anuar Mrabet Deraoui • 1er  
Forwarding Division Director  
2 días •

Ayer tuve el placer de asistir al **#DIADELTRANSITARIO** organizado por **ATEIA OLTRA BARCELONA**, donde no solo participamos activamente sino que también fuimos colaboradores del evento.

Fue una experiencia enriquecedora donde nos reunimos con varios compañeros del sector para abordar temas de actualidad y unir fuerzas en una misma dirección. Eventos como este son fundamentales para fortalecer nuestra red profesional, compartir conocimientos y establecer colaboraciones que impulsen el desarrollo de nuestro sector. Es inspirador ver cómo juntos podemos enfrentar los desafíos actuales y construir un futuro sólido para la logística y el transporte.

Agradezco a ATEIA OLTRA BARCELONA por la oportunidad de colaborar en este evento y a todos los participantes por su contribución y entusiasmo. Sigamos trabajando juntos para alcanzar nuevos logros y seguir creciendo en nuestra industria.

**#Networking #Logística #Transporte #Colaboración #ATEIAOLTRABARCELONA**





 **ClickAndCargo**  
337 seguidores  
17 horas • 

[+ Seguir](#) 

Para **ClickAndCargo** ha sido un auténtico honor haber sido colaboradores oficiales en el Día del Transitario. Lo hemos pasado muy bien departiendo y compartiendo espacio con esta maravillosa comunidad. Gracias y enhorabuena a **ATEIA OLTRA BARCELONA** por haberlo organizado todo tan bien como siempre.



**DIA DEL TRANSITARIO**  
25 04 2024  
ALMORZADO EN EL PORT DE BARCELONA

**COLABORADORES**

- Port Tarragona
- ZAL PORT
- alianza
- ITS
- ALTA
- ALTA
- ALTA

**PARTICIPANTES**

- ALTA
- BEST
- GRUPO ESTRELLA
- MAQUINA ACPM
- OEA
- COOPERATIVES
- Im2
- SIL
- ALTA





### Usach CD'Assegurances Grupo II-Broker

680 seguidores

2 días • 🌐



📌 Como cada año, no podíamos faltar a la 15ª edición del "Día del Transitari", celebrada en esta ocasión en el Mas Ravetllat-Pla.

En la que se destacó la fortaleza de las empresas del sector ante los desafíos geopolíticos y el refuerzo de infraestructuras clave para dar cabida a un crecimiento sostenido. 📈

Agradecer a **ATEIA OLTRA BARCELONA** por la organización del evento como punto de encuentro clave de la comunidad logística.





# El 'Día del Transitario' hace piña

Profesionales, directivos, empresarios y representantes institucionales no faltaron a la tradicional cita organizada por Ateia-Oltra Barcelona, la primera asociación transitaria que se constituyó en España.

Profesionales, directivos, empresarios y representantes institucionales no faltaron a la cita del 'Día del Transitario', organizada, el pasado jueves, por Ateia-Oltra Barcelona. La casa museo Mas Ravetllat-Pla fue el escenario escogido para la quince edición del encuentro, donde se puso en valor la figura del transitario.



Emili Sanz, presidente de Ateia-Oltra Barcelona, con Lluís Salvadó, presidente del Puerto de Barcelona, Joan Jaume, secretario de Territori, y Marc Sanglas, secretario de Movilidad y Logística.





Conflictos como el del mar Rojo, que provoca el desvío de buques por el cabo de Buena Esperanza, o la guerra en Ucrania “nos empujan a sacar lo mejor de nosotros para minimizar los elementos negativos que pueden causar a nuestros clientes, los importadores y exportadores”, señaló Emili Sanz, presidente de Ateia Barcelona. El máximo responsable de la asociación transitaria alertó de los riesgos por la “indecisión” sobre la ampliación del Aeropuerto Josep Tarradellas Barcelona-El Prat, pidiendo a las administraciones que “dejen, por una vez, la política al margen”.

Joan Jaume, secretario general del departamento de Territori de la Generalitat, aprovechó su intervención para defender la propuesta presentada por el Ejecutivo de Pere Aragonès para que la instalación gane capacidad sin ampliar una de las pistas, una propuesta considerada inviable por parte del Gobierno central. Joan Jaume reconoció el papel del colectivo transitario como “facilitador del comercio internacional”, poniendo en valor “su gran conocimiento, experiencia y solvencia”.

Ateia-Oltra otorgó la distinción de oro a la Fundación Cares por su 25 aniversario. La Fundación Cares, promovida por Cilsa, la sociedad gestora de la Zona de Actividades Logísticas (ZAL) del puerto de Barcelona, es una entidad sin ánimo de lucro que promueve puestos de trabajo para personas con dificultades de inserción, principalmente con discapacidades psíquicas, en el sector logístico.

La asociación transitaria distinguió a las empresas que llevan 10 años asociadas (Ares Barcelona y lcontainers Solutions), 20 años (Global Freight Internacional), 30 años (DSV Road Spain, Aduanas Alie, Blue Water Shipping España y Valles Forwarding) y 40 años (Transmec de Bortoli Group España). Ateia Barcelona es la primera asociación transitaria que se constituyó en España, en abril de 1977.



## LA FOTO DE LA QUINCENA



J. MARTINEZ

### EL SECTOR HACE PIÑA EN LA NUEVA EDICIÓN DEL 'DÍA DEL TRANSITARIO'

Profesionales, directivos, empresarios y representantes institucionales no faltaron a la cita del 'Día del Transitario'. Emili Sanz, presidente de Ateia-Oltra Barcelona, con Lluís Salvadó, presidente del Puerto de Barcelona, Joan Jaume, secretario de Territori, y Marc Sanglas, secretario de Movilidad y Logística.



## el canal

MARÍTIMO Y LOGÍSTICO



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

# Asamblea General de ATEIA Barcelona

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

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

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



**Diario** del Puerto.com



**Emilio Sanz**  
Presidente de ATEIA-OLTRA Barcelona

# “Ande o no ande, caballo grande”

## Biografía

Emilio Sanz Martínez (Santa Coloma de Gramenet, 1952) inició su carrera profesional a los 15 años combinando trabajo y estudios por la tarde/noche. Ha dedicado toda su vida profesional a dos empresas del sector: Zuaza, en la que permaneció 26 años; y Columbus Transit SA, que fundó en el entorno del grupo Mestre hasta su jubilación 24 años después. Sus primeros pases profesionales fueron como auxiliar administrativo (eufemismo de la época para definir a chico de los recados). Desde 2016 es presidente de la Asociación de Transitario de Barcelona (ATEIA-OLTRA).

aparentemente sin valor alguno. Además podías abrir y cerrar puertas, solicitar paradas al conductor...

**Y en su próxima vida, ¿qué querrá ser?**  
Sin lugar a duda... transitarío internacional.

**¿Picking o packing?**  
Picking, porque esta actividad implica trabajo para un transitario.

**¿20 o 40 pies?**  
Ande o no ande, caballo grande.

**¿Ha pedido algún autógrafo en su vida?**

A Allan Simonsen, ex-jugador danés del Barça de los años 70 y 80, con quien coincidí en un cóctel de Nordana Line. Todavía conservo el autógrafo.

**¿Cuál es su masa máxima autorizada?**  
Los malditos 90 kilos de los que no puedo bajar a pesar de más muchos intentos (bueno, o no tantos).

**Díganos el nombre de una persona -fuera del ámbito político- a la que nombraría ministro de Transportes.**  
No es fácil responder a esta pregunta, pero aún así me viene a la cabeza el Sr. Andreu Mascolet, por su dilatada carrera política y excelente preparación económica. Último su ya avanzada edad.

**¿Cuál es su mejor marca personal?**  
Haber empezado mi vida laboral como auxiliar administrativo (eufemismo de chico de los recados en la época) en la mítica empresa Zuaza, haber acabado

mi carrera como presidente de ATEIA-OLTRA Barcelona y vicepresidente de FEETIA (todavía en activo).

**Cuando no piensa en logística, ¿qué es lo que más le gusta hacer?**  
Básicamente escuchar buena música, lectura y engancharme a alguna buena serie o película.

**¿Qué prefiere, fletar o flotar?**  
Sin lugar a duda flotar, que creo ya me toca después de 50 años de dedicación casi exclusiva a fletar o actividades similares y siempre relacionadas con mi actividad durante décadas.

**¿Qué le infunde más temor?**  
Observar día tras días como el mundo está siendo gobernado por políticos irresponsables y extremistas. No pinta bien la cosa y está claro que no hemos aprendido nada de lo acaecido en nuestra historia reciente.

**Si tuviera que trabajar en una rama/eslabón concreto de la logística, ¿cuál elegiría?**  
Transitario internacional y especializado en la gestión y transporte de cargas especiales o cargas de proyectos. Es un tema que implica mucha responsabilidad, pero es apasionante.

**¿Cuál su máxima en la vida?**  
Vive y dejar vivir.

**Le apasiona el sector logístico porque...**  
Me ha dado la oportunidad de enducirme como persona, conocer mundo, hacer muchos amigos (que aún conservo) en innumerables países, aprender idiomas y un largo etcétera.

**¿Cuál es su palabra logística favorita?**  
Internodalidad.

**¿Tiene algún apodo?**  
Pues sí, "Teddy". Un amigo de mi adolescencia le dio por llamarme así y con el apodo me quedé en ese ámbito.

**Ciudad pendiente de visitar.**  
Salzburgo (Austria).

**Una ciudad para vivir.**  
Barcelona, una ciudad ideal a pesar de sus inconvenientes, propios de las grandes ciudades.

**Un libro.**  
"La Odisea" de Homero (clásico) y "Shogun", de James Clavell.

**Una película o serie.**  
CSI en cualquiera de sus tres versiones: Las Vegas, Miami o New York y "Juego de Tronos" (lo siento, pero uno también tiene sus debilidades).

**Un cantante/grupo/disco.**  
Sin ningún género de dudas The Beatles. En lo que a mí respecta no hay comparación posible.

**Un cuadro/escultura.**  
Cualquier cuadro de Caravaggio, genio del claroscuro y muy especialmente "La conversión de San Mateo"; y en escultura, el David de Michelangelo.

**Un vicio.**  
Una "dermatofagia leve" que nunca he conseguido erradicar.

**Una manía.**  
La puntualidad.

**Una pasión.**  
Mi familia, especialmente nietas (3), nieto (1), hijos (2) y esposa.

**Una persona a la que admira.**  
José Alberto Carbonell, actual director general del Puerto de Barcelona, por su profundo conocimiento de nuestra infraestructura portuaria y sobre todo por su capacidad de adaptación ante las múltiples situaciones en las que le toca vivir profesionalmente.

**Un personaje de ficción.**  
El protagonista de la película "Equalizer". Denzel Washington,

que no deja problema sin solventar aunque sea de formas poco ortodoxas.

**Un animal.**  
El perro, básicamente por su fidelidad incondicional.

**¿Toca algún instrumento?**  
Sí, el órgano electrónico (de doble teclado y pedalier de dos octavas).

**¿Cómo se llama el grupo de whatsapp de sus amigos?**  
Uno de mis preferidos es el que nos reúne a los cuatro presidentes de la comunidad portuaria de Barcelona y su nombre es "Mount Rushmore" en analogía a la colosal escultura tallada en el monte del mismo nombre.

**Cuando era niño, ¿qué quería ser de mayor?**  
Me costó una severa reprimenda por parte de mis padres ya que dije que quería ser "cobrador de tranvía". No tendría más de 5 o 6 años y resultaba muy atractivo recibir dinero a cambio de entregar un papellito



**Diario** del Puerto.com

## ATEIA Barcelona analiza la modificación del Marco Normativo Aduanero



La jornada online técnica sobre aduanas, celebrada por ATEIA-OLTRA Barcelona, fue un éxito.

**ATEIA-OLTRA Barcelona celebró el pasado día 29 de mayo, a iniciativa de su Comisión de Aduana y en colaboración con Morison ACPM / de la Ossa consultores, una jornada sobre el contexto actual del comercio exterior y la modificación del Marco Normativo Aduanero.**

BARCELONA. La jornada corrió a cargo de Antonio de la Ossa, socio de Morison Comercio Exterior y Morison Formaciones, Jordi Sole, ex jefe de Dependencia de Aduanas de Tarragona y Luis Miguel Silva, director del Área de Comercio Exterior de Morison.

En referencia al contexto del comercio internacional, los ponentes aportaron información sobre los índices de cumplimiento, transparencia, facilitación y tramitación de documentación en los diferentes bloques de países.



## Diario del Puerto.com

Por lo que se refiere a los cambios en el Marco Normativo se indicó que uno de los pilares fundamentales de la Unión Europea es la Unión Aduanera, “que es una realidad ya desde el año 1968 y sobre la que la UE ejerce una de sus pocas competencias exclusivas. En estos 56 años, la Aduana ha cumplido con una notable eficacia su función de ofrecer seguridad a los ciudadanos europeos, a sus mercancías, a su medio ambiente, etc.” Sin embargo, el comercio internacional, la realidad sobre la que opera la aduana, “está en permanente mutación, y las normas aduaneras no tienen más remedio que acomodarse a estos cambios”, recordaron.

En este sentido, la UE ha iniciado un ambicioso proceso de reforma del marco normativo de la Unión Aduanera con el objetivo de fortalecer las capacidades de las autoridades aduaneras. Para ello, se prevé la creación de un centro único de datos aduaneros (HUB), una Autoridad Aduanera de la Unión (EUCA) y simplificar la gestión aduanera a todos los operadores, especialmente a los que ofrezcan mayor seguridad de cumplimiento de esta normativa, mediante la creación de un nuevo tipo de operador de confianza: Trust&Check Trader.

“Una de las conclusiones más relevantes hace referencia al posicionamiento de la Comisión Europea sobre las modalidades de representación directa e indirecta, evidenciándose una tendencia a hacer prevalecer la segunda sobre la primera e incluso, para el caso de la directa sustentar un marco de responsabilidad más gravoso que el actual”, apuntaron los expertos.

Para finalizar los ponentes propusieron a ATEIA-OLTRA Barcelona el diseño, planificación y desarrollo de acciones formativas propias de la Asociación, iniciativas en las que colaboraría Morison ACPM-De la Ossa Consultores.

Tras la presentación de nuevas herramientas relativas a cuadros de mando para la gestión del mantenimiento OEA, se cerró la sesión con un ofrecimiento (tras la petición de algunos asociados) de realizar trimestralmente una webinar con esta modalidad, incluso con un formato de foro-coloquio de puesta en común de novedades e iniciativas.





## Jornada on-line de Ateia Barcelona sobre la evolución de la normativa aduanera



A iniciativa de la comisión de aduana de Ateia-Oltra Barcelona y en colaboración con Morison ACPM / de la Ossa consultores, el pasado 29 de mayo, se desarrolló una jornada para puesta en conocimiento del contexto actual de comercio exterior y en particular para comentar a grandes rasgos la modificación del marco normativo aduanero. La jornada corrió a cargo de Antonio de la Ossa, socio de Morison Comercio Exterior y Morison Formaciones, Jordi Sole, ex jefe de Dependencia de Aduanas de Tarragona y Luis Miguel Silva, director del Área de Comercio Exterior de Morison.

En referencia al contexto del comercio internacional, los ponentes aportaron información sobre los índices de cumplimiento, transparencia, facilitación y tramitación de documentación en los diferentes bloques de países. Respecto de la evolución estadística en España, se expusieron datos relativos a la evolución de la tramitación de los H7 y a las estadísticas que sirven de base para afirmar que el comercio internacional cada vez es más granular. Crecen las partidas objeto de comercio exterior y bajan las ratios en peso, volumen y valor por partida.





Por lo que se refiere a los cambios en el marco normativo se indicó: “Uno de los pilares fundamentales de la Unión Europea es la Unión Aduanera, que es una realidad ya desde el año 1968 y sobre la que la UE ejerce una de sus pocas competencias exclusivas. En estos 56 años, la aduana ha cumplido con una notable eficacia su función de ofrecer seguridad a los ciudadanos europeos, a sus mercancías, a su medio ambiente, etc.

### **Cambios aduaneros**

Sin embargo, en el comercio internacional, la realidad sobre la que opera la aduana está en permanente mutación, y las normas aduaneras no tienen más remedio que acomodarse a estos cambios. En los últimos años, se han producido cambios tectónicos en la cadena de suministro (guerras en Ucrania y Palestina, Covid-19, Brexit, explosión del comercio electrónico, etc), que han requerido de unas soluciones ágiles e imaginativas, que las normas actuales no pueden ofrecer.

Por ello, la UE ha iniciado un ambicioso proceso de reforma del marco normativo de la Unión Aduanera que, con el objetivo de fortalecer las capacidades de las autoridades aduaneras, por un lado, con la creación de un Centro único de datos aduaneros (HUB) y una Autoridad Aduanera de la Unión (EUCA), y por otro, el de simplificar todavía más la gestión aduanera a todos los operadores, y especialmente a los que ofrezcan mayor seguridad de cumplimiento de esta normativa, mediante la creación de un nuevo tipo de operador de confianza (Trust&Check Trader).

Una de las conclusiones más relevantes hace referencia al posicionamiento de la Comisión Europea sobre las modalidades de representación directa e indirecta, evidenciándose una tendencia a hacer prevalecer la segunda sobre la primera e incluso, para el caso de la directa, sustentar un marco de responsabilidad más gravoso que el actual. Para finalizar, los ponentes propusieron a Ateia-Oltra Barcelona el diseño, planificación y desarrollo de acciones formativas propias de la asociación, iniciativas en las que colaboraría Morison ACPM-De la Ossa Consultores.

Tras la presentación de nuevas herramientas relativas a cuadros de mando para la gestión del mantenimiento OEA, se cerró la sesión con un ofrecimiento (tras la petición de algunos asociados) de realizar trimestralmente una webinar con esta modalidad, incluso con un formato de foro-coloquio de puesta en común de novedades e iniciativas.



# el canal

MARÍTIMO Y LOGÍSTICO

## Los transitarios valoran la voluntad de mejoras en la carga aérea de Barcelona, aunque piden soluciones urgentes



Las reuniones de la comisión aérea de ATEIA Barcelona, celebradas durante el primer semestre, se han centrado en las acciones para solventar problemáticas en el servicio de handling en las terminales del aeropuerto de El Prat

Los profesionales que componen la comisión aérea de la Asociación de [Transitarios](#) de Barcelona (ATEIA-OLTRA Barcelona) han hecho balance de las acciones y gestiones desarrolladas durante este primer semestre del año.

Las sesiones ordinarias de la citada [comisión](#), celebradas durante el primer semestre, han tratado, como principal punto del orden del día, la **situación en las terminales de handling del aeropuerto de Barcelona-El Prat**, “ante las continuas y constantes quejas manifestadas por las empresas transitarias-agentes de carga aérea asociadas a ATEIA-OLTRA Barcelona y que éstas reciben de sus clientes importadores-exportadores”, asegura un comunicado de la asociación.

# el canal.

## MARÍTIMO Y LOGÍSTICO

En este sentido, para paliar estas reclamaciones, se ha puesto en marcha el grupo **de trabajo de las terminales de carga**, convocado por AENA-aeropuerto de Barcelona y que ha celebrado dos sesiones, con una previsión de reuniones periódicas. Dicha acción es consecuencia de los encuentros que ATEIA-OLTRA Barcelona ha mantenido con la dirección del aeropuerto de Barcelona-El Prat desde el año pasado, tanto con la actual directora Eva Valenzuela, como con su antecesora Sonia Corrochano, “ambas comprometidas en dar respuesta a esta situación”, aseguran desde ATEIA.

La comisión aérea de ATEIA Barcelona valora positivamente las reuniones mantenidas por parte del grupo de trabajo de las terminales de carga en las que se ha mostrado “flexibilidad y voluntad de buscar soluciones a unas quejas que se prolongan en el tiempo y que requieren de soluciones urgentes y efectivas”

Por parte de la comisión, se valora positivamente las reuniones mantenidas hasta la fecha por parte del grupo de trabajo de las terminales de carga en las que se ha mostrado “flexibilidad y voluntad de buscar soluciones a unas quejas que se prolongan en el tiempo y que requieren de soluciones urgentes y efectivas, como la implantación de mejoras en las instalaciones, dotación de personal para garantizar la agilidad de la operativa aduanera, así como la mejora de los tiempos de tránsito de las mercancías. A lo que se añade la falta de servicios (colas, horarios insuficientes, etc.), la excesiva burocracia y una escasa digitalización que propician el desvío de tráfico de carga internacional a otros aeropuertos”, remarca el grupo de trabajo de ATEIA Barcelona.

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

Para terminar, la comisión aérea de transitarios de Barcelona señala que “mantendrá su determinación y persistencia en trabajar por un aeropuerto con servicios acordes a las necesidades de los clientes, importadores y exportadores; y destacando la figura esencial del transitario-agente de carga”.



**Diario** del Puerto.com

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



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

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

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

## Diario del Puerto.com

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

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

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

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





## **La Comisión Aérea de ATEIA Barcelona repasa el primer semestre del año**

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

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

Por parte de la Comisión, se valora positivamente las reuniones mantenidas hasta la fecha por parte del Grupo de Trabajo de las Terminales de Carga en las que se ha mostrado flexibilidad y voluntad de buscar soluciones a unas quejas que se prolongan en el tiempo y que requieren de soluciones urgentes y efectivas, como la implantación de mejoras en las instalaciones, dotación de personal para garantizar la agilidad de la operativa aduanera, así como la mejora de los tiempos de tránsito de las mercancías. A lo que se añade la falta de servicios (colas, horarios insuficientes, etc.), la excesiva burocracia y una escasa digitalización que propician el desvío de tráfico de carga internacional a otros aeropuertos.

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

La Comisión mantendrá su determinación y persistencia en trabajar por un aeropuerto con servicios acordes a las necesidades de los clientes, importadores y exportadores; y destacando la figura esencial del transitario-agente de carga.

# el canal

MARÍTIMO Y LOGÍSTICO



Los transitarios de Barcelona piensan que, si realizaran el transporte de los contenedores en el lado tierra, les permitiría mantener a sus clientes puntualmente informados acerca de cualquier incidencia o posible demora en la recogida o entrega de su contenedor

## Los transitarios de Barcelona piden a las navieras la cesión del transporte de contenedores para paliar la congestión



**Emili Sanz**  
Presidente de ATEIA-OLTRA Barcelona



# el canal.

MARÍTIMO Y LOGÍSTICO

Permítanme robarles unos minutos de su tiempo para hacerles llegar algunas de las inquietudes de nuestro colectivo: el de los [transitarios](#).

Es por todos conocida la disputa entre navieras y transitarios por reclamar el derecho a realizar el transporte por carretera de los contenedores, ya sea desde las terminales al almacén del importador o viceversa, es decir, desde el almacén del exportador hasta las terminales; sin embargo, no voy a extenderme en esta cuestión en el presente artículo ya que estamos viviendo en la actualidad otra situación que si bien podría ser considerada de éxito por algunos (pocos) sectores, para otros está siendo un verdadero quebradero de cabeza y me explico.

La situación actual en el [Mar Rojo](#), generada básicamente por los ataques indiscriminados a buques cargueros por parte del grupo rebelde de los hutíes del Yemen (ej. carguero griego «Tutor» atacado y hundido hace escasos días), obliga a la mayoría de las navieras a rodear África y descargar los contenedores destinados a países del Mediterráneo Central y Oriental en puertos de la costa Oriental de España.

La cantidad de contenedores en tránsito descargada en dichos puertos ([Barcelona](#), [Valencia](#), [Algeciras](#), [Tanger](#), etc.) es ingente, creando con ello una situación de congestión que acaba afectando gravemente a la operatividad de las terminales, especialmente en los servicios de entrega y recepción de contenedores cuyos tiempos de espera pueden fácilmente superar las 5 horas.

¿A quién beneficia pues esta situación? Imagino que a nadie aparte de a las propias terminales y a los puertos receptores, ya que esta carga adicional puede ayudar a mejorar sus cifras de negocio, si se las compara con las obtenidas en ejercicios anteriores.

Como ya viene siendo costumbre, algunas navieras (la mayoría de ellas) exigen realizar el transporte de los contenedores en el lado tierra lo que, unido a la situación de congestión que estamos viviendo actualmente -y muy cercana al block out en algunos puertos-, provoca que el servicio prestado por ellas deje mucho que desear. Incumplimientos de fecha y hora, carencia casi total de información para permitirnos mantener a nuestro cliente al tanto del retraso y otros inconvenientes. Piensen que, en la mayoría de los casos, el exportador o importador tiene personal contratado para el llenado o vaciado del contenedor.

# el canal.

MARÍTIMO Y LOGÍSTICO

Me pregunto si no sería posible que las navieras decidieran permitir ceder durante un determinado tiempo el transporte de los contenedores a los transitarios lo que, no tengo ninguna duda, redundaría en beneficio de todas las partes

En una situación como la que estamos viviendo actualmente y sin visos de una solución en un futuro cercano me pregunto si no sería posible que las navieras decidieran permitir ceder durante un determinado tiempo el transporte de los contenedores a los transitarios lo que, no tengo ninguna duda, redundaría en beneficio de todas las partes.

El que los transitarios realizaran el transporte de los contenedores no sería en absoluto garantía de un servicio perfecto y sin demoras, pero sí que con ello podríamos mantener a nuestros clientes puntualmente informados acerca de cualquier incidencia y/o posible demora en la recogida o entrega de su contenedor.

Por una razón totalmente ajena a nuestra voluntad nos encontramos con una inesperada congestión que creo debería hacernos reflexionar a todos y tal vez decidir relajar algunas de esas costumbres que gustan tan poco a nuestro colectivo

Por una razón totalmente ajena a nuestra voluntad nos encontramos con una inesperada congestión que creo debería hacernos reflexionar a todos y tal vez decidir relajar algunas de esas costumbres que gustan tan poco a nuestro colectivo. No pretendo generar un *casus belli* con esta reflexión, sino más bien hacer una llamada a la conciencia colectiva para relajar temporalmente algunas costumbres controvertidas, lo cual, estoy seguro redundaría en beneficio de nuestro cliente final, que no es otro más que el exportador o importador.

Acabo ya diciendo que el colectivo de los transitarios es, en su conjunto, [el mejor cliente de las navieras](#) lo cual hemos demostrado en el transcurso de las últimas décadas y, en aras a esta afirmación, estoy seguro de que mis reflexiones serán tenidas en cuenta por nuestros colegas y amigos, los navieros y/o consignatarios. ¡Amén!



**Diario** del Puerto.com

## **Emilio Sanz pide a las navieras que cedan a los transitarios el transporte terrestre de contenedores**



El transbordo de contenedores ha aumentado un 45% este año en el Puerto de Barcelona.

***El presidente de los ATEIA-OLTRA Barcelona, Emili Sanz, pide a las navieras que, mientras siga el aumento de los tráficos de transbordo en el recinto tiempo barcelonés, se ceda el transporte de los contenedores del lado tierra a los transitarios.***

BARCELONA · En un comunicado enviado a la prensa esta mañana, Sanz asegura que “por una razón totalmente ajena a nuestra voluntad nos encontramos con una inesperada congestión que creo debería hacernos reflexionar a todos y tal vez decidir relajar algunas de esas costumbres que gustan tan poco a nuestro colectivo”.

El presidente de los transitarios barceloneses comenta que la mayoría las navieras exigen realizar el transporte de los contenedores en el lado tierra lo que, unido a la situación de congestión que se está viviendo actualmente en algunos puertos del Mediterráneo “provoca que el servicio prestado por ellas deje mucho que desear”.



**Diario** del Puerto.com

Ante esta situación, que no parece de solución inmediata, Sanz cree que la cesión durante un determinado tiempo el transporte de los contenedores a los transitarios “redundaría en beneficio de todas las partes”.

En el comunicado, el presidente de ATEIA-OLTRA Barcelona señala que “poder realizar el transporte de los contenedores por parte de los transitarios no sería en absoluto garantía de un servicio perfecto y sin demoras, pero sí que con ello podríamos mantener a nuestros clientes puntualmente informados acerca de cualquier incidencia o posible demora en la recogida o entrega de su contenedor”.





## La congestión del transporte marítimo

Permítanme robarles unos minutos de su tiempo para hacerles llegar algunas de las inquietudes de nuestro colectivo: el de los transitarios. Es por todos conocida la disputa entre navieras y transitarios por reclamar el derecho a realizar el transporte por carretera de los contenedores, ya sea desde las terminales al almacén del importador o viceversa, es decir, desde el almacén del exportador hasta las terminales; sin embargo, no voy a extenderme en esta cuestión en el presente artículo, ya que estamos viviendo en la actualidad otra situación que si bien podría ser considerada de éxito por algunos (pocos) sectores, para otros está siendo un verdadero quebradero de cabeza y me explico.

La situación actual en el Mar Rojo, generada básicamente por los ataques indiscriminados a buques cargueros por parte del grupo rebelde de los hutíes del Yemen (ej. carguero griego TUTOR atacado y hundido hace escasos días), obliga a la mayoría de las navieras a rodear África y descargar los contenedores destinados a países del Mediterráneo Central y Oriental en puertos de la costa oriental de España.



La cantidad de contenedores en tránsito descargada en dichos puertos (Barcelona, Valencia, Algeciras, Tánger, etc.) es ingente, creando con ello una situación de congestión que acaba afectando gravemente a la operatividad de las terminales, especialmente en los servicios de entrega y recepción de contenedores, cuyos tiempos de espera pueden fácilmente superar las cinco horas.

¿A quién beneficia pues esta situación? Imagino que a nadie, aparte de a las propias terminales y a los puertos receptores, ya que esta carga adicional puede ayudar a mejorar sus cifras de negocio, si se las compara con las obtenidas en ejercicios anteriores. Como ya viene siendo costumbre, algunas navieras (la mayoría de ellas) exigen realizar el transporte de los contenedores en el lado tierra lo que, unido a la situación de congestión que estamos viviendo actualmente -y muy cercana al 'block out' en algunos puertos-, provoca que el servicio prestado por ellas deje mucho que desear. Incumplimientos de fecha y hora, carencia casi total de información para permitirnos mantener a nuestro cliente al tanto del retraso y otros inconvenientes. Piensen que, en la mayoría de los casos, el exportador o importador tiene personal contratado para el llenado o vaciado del contenedor.

En una situación como la que estamos viviendo actualmente y sin visos de una solución en un futuro cercano, me pregunto si no sería posible que las navieras decidieran permitir ceder durante un determinado tiempo el transporte de los contenedores a los transitarios lo que, no tengo ninguna duda, redundaría en beneficio de todas las partes.

El que los transitarios realizaran el transporte de los contenedores no sería en absoluto garantía de un servicio perfecto y sin demoras, pero sí que con ello podríamos mantener a nuestros clientes puntualmente informados acerca de cualquier incidencia y/o posible demora en la recogida o entrega de su contenedor.

Por una razón totalmente ajena a nuestra voluntad, nos encontramos con una inesperada congestión que creo debería hacernos reflexionar a todos y tal vez decidir relajar algunas de esas costumbres que gustan tan poco a nuestro colectivo. No pretendo generar un 'casus belli' con esta reflexión, sino más bien hacer una llamada a la conciencia colectiva para relajar temporalmente algunas costumbres controvertidas, lo cual, estoy seguro redundaría en beneficio de nuestro cliente final, que no es otro más que el exportador o importador.

Acabo ya diciendo que el colectivo de los transitarios es, en su conjunto, el mejor cliente de las navieras, lo cual hemos demostrado en el transcurso de las últimas décadas y, en aras a esta afirmación, estoy seguro de que mis reflexiones serán tenidas en cuenta por nuestros colegas y amigos, los navieros y/o consignatarios. ¡Amén!

***Tribuna de Emilio Sanz, presidente de Ateia-Oltra Barcelona***





## Comunicado ATEIA-OLTRA Barcelona

Permítanme robarles unos minutos de su tiempo para hacerles llegar algunas de las inquietudes de nuestro colectivo: el de los Transitarios.

Es por todos conocida la disputa entre navieras y transitarios por reclamar el derecho a realizar el transporte por carretera de los contenedores, ya sea desde las terminales al almacén del importador o viceversa, es decir, desde el almacén del exportador hasta las terminales; sin embargo, no voy a extenderme en esta cuestión en el presente artículo ya que estamos viviendo en la actualidad otra situación que si bien podría ser considerada de éxito por algunos (pocos) sectores, para otros está siendo un verdadero quebradero de cabeza y me explico.

La situación actual en el Mar Rojo, generada básicamente por los ataques indiscriminados a buques cargueros por parte del grupo rebelde de los hutíes del Yemen (ej. carguero griego "Tutor" atacado y hundido hace escasos días), obliga a la mayoría de las navieras a rodear África y descargar los contenedores destinados a países del Mediterráneo central y oriental en puertos de la costa oriental de España.

La cantidad de contenedores en tránsito descargada en dichos puertos (Barcelona, Valencia, Algeciras, Tánger, etc.) es ingente, creando con ello una situación de congestión que acaba afectando gravemente a la operatividad de las terminales, especialmente en los servicios de entrega y recepción de contenedores cuyos tiempos de espera pueden fácilmente superar las 5 horas.

¿A quién beneficia pues esta situación? Imagino que a nadie aparte de a las propias terminales y a los puertos receptores, ya que esta carga adicional puede ayudar a mejorar sus cifras de negocio, si se las compara con las obtenidas en ejercicios anteriores.

Como ya viene siendo costumbre, algunas navieras (la mayoría de ellas) exigen realizar el transporte de los contenedores en el lado tierra lo que, unido a la situación de congestión que estamos viviendo actualmente -y muy cercana al block out en algunos puertos-, provoca que el servicio prestado por ellas deje mucho que desear. Incumplimientos de fecha y hora, carencia casi total de información para permitirnos mantener a nuestro cliente al tanto del retraso y otros inconvenientes. Piensen que, en la mayoría de los casos, el exportador o importador tiene personal contratado para el llenado o vaciado del contenedor.

En una situación como la que estamos viviendo actualmente y sin visos de una solución en un futuro cercano me pregunto si no sería posible que las navieras decidieran permitir ceder durante un determinado tiempo el transporte de los contenedores a los transitarios lo que, no tengo ninguna duda, redundaría en beneficio de todas las partes.



**ATEIA OLTRA BARCELONA** • Tú

Asociación de Transitarios Internacionales Organización para la Logís...  
19 horas • 🌐



#diariodelpuerto



**Emilio Sanz pide a las navieras que cedan a los transitarios el transporte terrestre de contenedores**

diariodelpuerto.com

👤 Alfredo Matias y 1 persona más

1 comentario



Recomendar



Comentar



Compartir



Enviar



256 impresiones

[Ver análisis](#)



Añadir un comentario...



Más relevantes ▾



**Beatriz Vega Morán** • 1er

16 horas •••

Responsable de asuntos aduaneros y OEA Implantación de proce...

La eterna lucha

Recomendar

Responder






**el canal**  
diario de logística

### El Canal Marítimo y Logístico

12,037 seguidores

1 día •


 En firmas invitadas, Emili Sanz, Presidente de **ATEIA OLTRA BARCELONA**, nos habla sobre "Los transitarios de Barcelona piden a las navieras la cesión del transporte de contenedores para paliar la congestión"

 <https://lnkd.in/dxqZrS5D>



Los transitarios de Barcelona piden a las navieras la cesión del transporte de contenedores para paliar la congestión

diarioelcanal.com

 Tú y 4 personas más

1 vez compartido

#### Reacciones



 **Recomendar**

 **Comentar**

 **Compartir**

 **Enviar**

¡Muy útil!

¡Muy interesante!

¡Qué interesante!

Gracias por comi >



Añadir un comentario...



**Diario** del Puerto.com

**Diario** de **FETEIA-OLTRA**  
FEDECAT - FEDERACIÓN ESPAÑOLA DE TRABAJADORES  
DE LOGÍSTICA, EL TRANSPORTE Y LA ADUANERÍA



**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**

**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](mailto:ateia@bcn.ateia.com)

[www.bcn.ateia.com](http://www.bcn.ateia.com)



**Diario** del Puerto.com

**Diario**  
del Puerto  
PUBLICACIONES  
2024

# Transitarios







ENRIC TICÓ,  
presidente de FETEIA-OLTRA

“Nos preocupa la inestabilidad geopolítica y la dificultad de poder detectar disrupciones futuras”

El comercio internacional está encadenando diferentes conflictos que dificultan la labor de los transitarios. En este contexto de incertidumbre, el presidente de FETEIA-OLTRA, Enric Ticó, habla a Diario del Puerto Publicaciones sobre cómo afecta al sector esta situación, los pasos en sostenibilidad que se están dando y la relación de la Federación con la administración pública.

MARC VERGÉS

¿Cómo ve el sector de los transitarios a nivel general?  
Lo veo bien, la verdad. Creo que tenemos grandes profesionales en el sector que están capacitados para sacar adelante todos los retos a los que se enfrentan. Dicho esto, es verdad que nos preocupa la gran inestabilidad geopolítica a nivel mundial.

→ Enric Ticó llegará a los 20 años al frente de FETEIA durante el próximo año.





→ Los transitarios defienden su mayor capacidad para gestionar el transporte terrestre de las mercancías.

Antes todo era más previsible y ahora es imprescindible planificar una alternativa a cualquier transporte de mercancías porque puedes encontrarte con cambios en mitad del trayecto.

**El año pasado, con motivo del lanzamiento del especial Transitarios, estuvimos hablando de la guerra de Rusia y Ucrania. Doce meses después tenemos el conflicto bélico en Gaza y sus consecuencias en el Mar Rojo...**

Ahora la guerra de Ucrania ya no es un problema porque hemos encontrado soluciones para evitarlo, pero el conflicto de Israel y Palestina tiene consecuencias todavía más importantes para el comercio internacional

Estamos en un mundo inestable y no parece que se solucione a corto plazo. Y creo que ahora es el momento para el sector asociativo para ayudar a nuestras empresas a dotarse de la máxima capacidad de funcionamiento, trabajo en equipo, formarse, ampliar las redes de contactos, etc. Lo que se repite muchas veces de que ante una crisis deben surgir oportunidades.

FETEIA debe ser una herramienta para dar soporte e información a nuestros asociados y también para demostrar un valor añadido.

**¿Cómo se está gestionando con los clientes la congestión que sufren los puertos españoles del Mediterráneo a raíz de la crisis del Mar Rojo?**

Forma parte de la gestión del sistema. Es obvio que esta situación nos complica nuestra tarea, pero los transitarios estamos preparados para buscar soluciones alternativas. Forma parte de nuestro trabajo y también esto hace imprescindible el trabajo del transitario, esta visión general del mundo que permite adaptar el transporte de las mercancías

**¿Hay algo más que le preocupe?**

Nos preocupa la repercusión que esta crisis del Mar Rojo pueda tener en las infraestructuras, la tensión que se genera crea cansancio en los trabajadores, crea ineficiencias y dudas, decrece la confianza en los puertos. Para mí el tema principal es la inestabilidad absoluta y la dificultad de poder detectar disrupciones futuras. ➤

**"FETEIA debe ser una herramienta para dar soporte e información a nuestros asociados y también para demostrar un valor añadido"**



**“ESTOY MUY AGRADECIDO A FETEIA  
Y NO VOY A DEJAR EL CARGO DE UN DÍA  
PARA OTRO SIN AVISAR”**

**¿En qué momento se encuentra FETEIA?**

En los últimos tiempos está cambiando todo muy rápido. Cuando se creó la asociación fue un ejemplo de visión estratégica, de un grupo de agentes de aduanas que modernizaron sus procesos y creo que ahora estamos delante de una segunda etapa de replantearse otro salto adelante, preguntarse dónde está el negocio, cómo podemos dar mejor servicio a nuestros asociados, cómo podemos combatir a la gente que ejerce nuestra profesión sin cumplir con los deberes y sin tener la capacitación necesaria, etc.

**¿Debe aumentar la colaboración con otras asociaciones del sector?**

Todos formamos parte del mismo negocio. Por ejemplo, no me serviría si a los transitarios nos va muy bien y a las navieras muy mal. Deseo que todas las empresas del sector puedan salir adelante.

Creo que sería bueno que los que estamos al frente de las asociaciones empresariales hablemos más entre nosotros y que tengamos más empatía con la realidad de las otras asociaciones del sector.

**Hace menos de un año que Nerea Rodríguez entró como nueva directora de Aduanas e Impuestos Especiales. ¿Ha tenido oportunidad de reunirse con ella?**

Antes de nada, quiero constatar que la anterior directora, Pilar Jurado, fue una persona muy abierta con nuestros planteamientos y con quien tuvimos una gran relación. La nueva directora, que llega al cargo acumulando una gran experiencia en el ámbito aduanero, creo que comprende perfectamente nuestras necesidades. Nosotros insistimos en la necesidad de que haya un responsable único de cada punto de inspección y, en los últimos tiempos, han empezado a moverse cosas que nos permiten ser optimistas en cuanto a nuestras reivindicaciones.

**¿Cómo definiría la relación de FETEIA con las instituciones públicas?**

Ya son 20 años como presidente de FETEIA y, a veces, tengo la sensación de déjà-vu con algunos temas. Los interlocutores cambian cada dos por tres y esto significa que tenemos que volver a empezar el proceso para convencerlo de cambios que son necesarios realizar.



→ Enric Tico cree que FETEIA se encuentra en un punto de inflexión para replantearse otro salto adelante.

A veces pienso que me interesa más el debate desinteresado sobre el sector que el tener que perseguir por intereses legítimos a los representantes del sector público que, muchas veces, nos ven como unos interesados.

Ya son 20 años como presidente de FETEIA y, a veces, empiezo a pensar que ya no sirvo para esta tarea de perseguir con nuestras demandas legítimas, repito, a los representantes públicos.

**¿Entiendo que podría estar planteándose dejar la Presidencia de FETEIA?**

Yo estoy aquí para servir a una organización que me ha dado muchísimo y a la cuál estoy muy agradecido, así que lo que seguro que no voy a hacer será dejar el cargo de un día para otro sin avisar.

En los últimos años hemos apostado por un rejuvenecimiento de la asociación, hay gente muy potente dentro de la organización.





→ La crisis del Mar Rojo ha generado momentos de congestión en algunos puertos del Mediterráneo Occidental

**"SEGUIREMOS VIGILANDO QUE LA COLABORACIÓN ENTRE NAVIERAS NO ACABE SIGNIFICANDO LA DESAPARICIÓN DE LA COMPETENCIA"**

**El presidente de ATEIA-OLTRA Barcelona, Emilio Sanz, escribió una carta pidiendo a las navieras que cedan a los transitarios la gestión del transporte por carretera. ¿Respalda esta demanda desde FETEIA?**

Estamos totalmente de acuerdo con Emilio Sanz, por supuesto; de hecho, es lo que hemos defendido siempre en reuniones con las principales navieras. La demanda no se enfoca tanto a "dejadnos hacer negocio", sino a "dejad realizar el trabajo a los que saben". Las navieras ya tienen suficiente trabajo en transportar las mercancías por mar de un puerto a otro y el sistema siempre había funcionado cuando nos dejaban la parte terrestre a los transitarios.

**En abril expiró el Consortia Block Exemption. ¿Qué valoración hace de los primeros meses sin esta normativa?**  
En primer lugar, nosotros vivimos con mucha satisfacción que esta batalla que parecía muy complicada se ganara. Dicho esto, la colaboración es normal en cualquier sector y nosotros también la fomentamos en el conjunto de nuestras empresas, pero con límites. Es lógico que las navieras busquen mejores rendimientos y, en algunos casos, se entiende que exista esta colaboración para que no haya dos servicios exactamente iguales en una misma zona.

Desde nuestra modestia, nosotros seguiremos vigilando que esta colaboración no acabe significando la desaparición de la competencia en el sector naviero, que no solo sería perjudicial para el transitario, sino también por el consumidor final. ➔

**"Nos preocupa la repercusión que esta crisis del Mar Rojo pueda tener en las infraestructuras y la tensión que se genera crea cansancio en los trabajadores"**





→ El transporte de mercancías por el Ferrocarril Expreso China-Europa realizó 7746 operaciones en el primer semestre de este año.

### “LA CONEXIÓN FERROVIARIA ENTRE ASIA Y EUROPA ES EL GRAN RETO LOGÍSTICO A NIVEL MUNDIAL”

**Uno de los retos principales del sector logístico es avanzar en términos de sostenibilidad y para ello se están poniendo grandes esfuerzos en el desarrollo del ferrocarril. ¿Qué opinión tiene al respecto?**

No se entiende que a estas alturas no haya cinco o seis corredores ferroviarios entre Asia y Europa. Hay uno, que parece que está funcionando bien, pero debería haber más. A veces me pregunto si el tema de la sostenibilidad lo usamos solo de palabra y no pasamos a los hechos. Para revertir las emisiones los gobiernos deberían invertir en nuevas infraestructuras y, a partir de aquí, desarrollar un modelo que favorezca la libre competencia entre todos los actores. Creo que la conexión ferroviaria entre Asia y Europa es el gran reto a nivel logístico mundial.

#### ¿Y el desarrollo del ferrocarril a nivel nacional?

En la última legislatura se está notando un claro impulso en cuanto a infraestructuras, que seguro que se notará en los porcentajes de tráfico en un futuro. Uno de los motivos para celebrar el Congreso FETEIA en Zaragoza es precisamente conocer de primera mano las diferentes infraestructuras ferroviarias que se han desarrollado en Aragón.

Por otro lado, creo que tenemos un problema para resolver, que es la capacidad operativa de Renfe. Creo que, poco a poco, se han ido desvinculando del ámbito logístico y lo lógico sería dejar entrar sin ninguna restricción la competencia del resto de operadores ferroviarios y que opere quien tenga mejores posibilidades de hacerlo.

#### Los avances en materia de sostenibilidad en los puertos, ¿qué le parecen?

Creo que los puertos de Barcelona y Valencia, por poner dos ejemplos, están haciendo un gran trabajo en este sentido, desarrollando sistemas de electrificación de muelles y conexiones ferropuertuarias.

La reforma del nuevo Código Aduanero de la Unión está prevista que se empiece a aplicar en 2028 pero todavía hay muchos detalles por conocer. ¿Cree que se llegará a tiempo?

Todavía hay mucha indefinición, pero al mismo tiempo también hay mucha participación de todos los actores implicados. En este sentido, no nos podemos quejar. Nosotros no pedimos que se prolongue el período de aplicación, sino que se trabajen ahora los temas en profundidad para no encontrarnos con problemas más adelante. Creemos que el proceso de reforma se está realizando correctamente.

#### Por otro lado, ¿cómo ve la implementación de la inteligencia artificial para mejorar los procesos de las empresas logísticas?


Se está avanzando mucho y creo que será muy importante para el sector, en concreto, para predecir picos de demanda que permitan mejorar la gestión de los procesos. Creo que se ha puesto el foco en los efectos negativos de la inteligencia artificial y no se habla suficiente de las grandes ventajas que va a comportar.

Estamos en el momento inicial de una nueva tecnología y muchas veces pasa que crea rechazo, pero ahora es momento de seguir desarrollándola y que la Unión Europea regule sobre el tema para dar garantías.

“FORMAR PARTE DE FETEIA YA DEMUESTRA QUE LA EMPRESA CUMPLE CON UNOS REQUISITOS MÍNIMOS”



Y qué opina de los certificados que estandarizan la calidad de servicio, ¿son necesarios? ¿Impulsan la competitividad? Para mí el tema principal es definir FETEIA como certificado de calidad. Creemos que hoy en día las empresas invierten continuamente en nuevas certificaciones que comportan más trabajo y más costes.

Desde FETEIA, que debatimos la necesidad de crear un sello de calidad propio, al final llegamos a la conclusión de que formar parte de FETEIA ya quiere decir que la empresa cumple con unos requisitos mínimos. No todas las empresas pueden entrar en la asociación, antes deben pasar unos controles. 

“EL SISTEMA SIEMPRE HABÍA FUNCIONADO CUANDO LAS NAVIERAS NOS DEJABAN LA PARTE TERRESTRE A LOS TRANSITARIOS”



→ Está previsto que los primeros pasos de la nueva reforma del Código Aduanero de la Unión se den en 2028.

**Diario** del Puerto.com

**Diario** del Puerto  
PUBLICACIONES

2024 | **TRANSITARIOS**



# Infraestructuras, aliadas (y también freno) de los transitarios

# D

**RAÚL TÁRREGA**

**Desde hace unos años, y sobre todo** tras la COVID-19, las empresas transitaras han hecho gala de un poder titánico de adaptación. El proceso de integración vertical llevado a cabo por las grandes navieras, las constantes disrupciones de las cadenas globales de valor provocadas por la inestabilidad política internacional, el creciente mantra proteccionista que algunos países han enarbolado ➤



**INFRAESTRUCTURAS Y RENTABILIDAD TRANSITARIA**



## AMPLIACIÓN Y MODERNIZACIÓN DE LAS INFRAESTRUCTURAS, PRINCIPALES DEMANDAS

Las asociaciones de transitarios consultadas por Diario del Puerto Publicaciones demandan un mayor desarrollo de las infraestructuras de su zona de actividad. Las mejoras en los puertos y las redes ferroviarias son una constante, aunque muchas solicitan también la modernización de ciertos tramos de la red viaria para hacer más eficiente el transporte por carretera. Asimismo, hay profesionales que están por la labor de poner en marcha nuevas zonas logísticas con servicios de Inspección.

### BIZKAIA

Los operadores logísticos de Bizkaia denuncian congestión y falta de mantenimiento en tramos críticos de la red viaria, insuficiente modernización y ampliación de la red ferroviaria, limitaciones en la capacidad de carga de los aviones y en la frecuencia de vuelos, e infraestructuras portuarias sobrecargadas, sobre todo Bilbao. Desde ATEIA-OLT Bizkaia demandan la puesta en marcha de mayores terminales intermodales; la ampliación y mejora de la red de carreteras -así como la reducción burocrática para implementar el megatráiler-; el desarrollo de corredores ferroviarios, sobre todo la "Y Vasca"; la ampliación del aeropuerto de Leizor y su coordinación con el de Foronda; mayores inversiones en los puertos de Bilbao y Pasaja para ahondar en su especialización; y mayores ayudas e inversiones en tecnología en todos los modos de transporte.

### BARCELONA

Los transitarios de Barcelona demandan agilizar la reordenación de espacios en el recinto portuario, sobre todo en lo que concierne al traslado del tráfico de contenedores hacia el sur del puerto, con el objetivo de lograr una mayor eficiencia y poder sortear los problemas de movilidad derivados de la cercanía del enclave con la ciudad. Por otro lado, desde ATEIA-OLTRA Barcelona aplauden la predisposición de las empresas de handling del aeropuerto de Barcelona para mejorar los procesos de recepción y recogida, así como la ampliación de la atención a 24 horas de algunos operadores, una medida que podría aplicarse de manera similar en el puerto.

### ARAGÓN

La mayor carencia que denuncian los transitarios aragoneses es la falta de instalaciones para realizar servicios de control previos a la importación o exportación, sobre todo sanidad vegetal, animal o fitosanitario. Otras carencias recurrentes son los sistemas de seguridad que ofrecen las terminales de handling del aeropuerto de Zaragoza (rayos X y sus alternativas) y la recurrente demanda de conexiones con los aeropuertos de Barcelona y Madrid. Asimismo, demandan profundizar en las mejoras de la línea ferroviaria con el puerto de Valencia.

### VALENCIA

Las empresas transitarias de Valencia lamentan la pérdida del concepto de aeropuerto de carga que ha sufrido Manises los últimos años. Consecuentemente, demandan una mayor apuesta de la Administración por relanzar esta actividad en el aeropuerto y recuperar a las compañías que utilizan otras instalaciones. Por otro lado, desde ATEIA-OLTRA Valencia instan a aprovechar los fondos europeos para potenciar el tráfico ferroviario, sobre todo aquel que unifica el Mediterráneo con Francia. Asimismo, demandan el inicio urgente de las obras de la nueva terminal del puerto de Valencia, así como la puesta en marcha de la Zona de Actividades Logísticas y todos los proyectos comprometidos en Parc Sagunt.

### MADRID

Una de las demandas históricas de los transitarios de Madrid es la creación de un Puesto de Control Fronterizo en el aeropuerto de Barajas ya que supondría una mayor agilidad en las entregas y recogidas de mercancías, permitiendo que la ventanilla única aduanera fuese una realidad. Asimismo, instan a crear unas instalaciones en las que se puedan realizar controles de Sanidad Exterior de mercancía transportada por vía terrestre. También se ha constatado una falta de inspectores de servicios especiales, por lo que resulta imperioso la contratación de personal estable.

### ALGECIRAS (CAMPO DE GIBRALTAR)

ATEIA-OLTRA Bahía de Algeciras denuncia el abandono que sufre la comarca en materia de infraestructuras, principalmente las vinculadas con la red viaria y ferroviaria. Reclaman, como medidas urgentes, una circunvalación real que descongestione las carreteras, acelerar las obras del acceso sur del puerto para acometer lo antes posible la remodelación del acceso norte, el desdoblamiento de la N-340 hasta Vejer de la Frontera, vías ferroviarias dobles en todos los tramos y apartaderos operativos con trenes modernos electrificados, el desarrollo de la línea a Bobadilla y el estudio de una nueva alternativa por Jerez, y el desarrollo de parques logísticos en la zona de influencia del puerto.



## Diario del Puerto.com

**Diario del Puerto**  
PUBLICACIONES

2024 / TRANSITARIOS

como bandera, los procesos de transformación digital y la cada vez más ambiciosa normativa ambiental han sido factores que han redefinido el rol jugado por los transitarios en el devenir de la logística mundial.

Por si todo esto fuera poco, los operadores logísticos deben hacer frente a un problema que, no por menos mencionado en los grandes foros logísticos mundiales, tiene una menor influencia en el día a día de los transitarios, como es el caso del estado de las infraestructuras que utilizan en su día, sus carencias y cómo afecta a estas empresas en su actividad que, ni más ni menos, es ser aliado de las empresas en su salida a los mercados exteriores.

Diario del Puerto Publicaciones ha contactado con los presidentes de las ATEIAs de Valencia, Barcelona, Aragón, Madrid, Bizkaia y Bahía de Algeciras (Campo de Gibraltar) para conocer cuáles son sus reivindicaciones en esta materia y las consecuencias de no verlas satisfechas.



**LUIS ROSA**  
Presidente de ATEIA-OLTRA  
Valencia

“Las infraestructuras no se han adaptado al ritmo requerido por el incremento del PIB propio de una zona tan productiva como es la nuestra y que hubiera crecido más si esas mismas infraestructuras hubieran estado a la altura”

Todos los profesionales consultados coinciden en señalar que el buen o mal estado y la falta o no de esas infraestructuras repercute de manera directa en la actividad de las empresas transitarias y, consecuentemente, afecta al tejido productivo de un país, en este caso el español. A partir de ahí, cada polo logístico del Estado Español presenta sus peculiaridades y particularidades.

### **BIZKAIA**

Víctor Martín, presidente de ATEIA-OLT Bizkaia, reconoce que las carencias en infraestructuras “impactan negativamente” en su eficiencia operativa y competitividad. En ese sentido, “la falta de infraestructuras adecuadas y la congestión del tráfico rodado generan retrasos en las entregas, aumentando costos operativos y reduciendo la satisfacción del cliente”, que se suma a “la escasez de personal cualificado y la falta de formación adecuada”, que limitan la capacidad de respuesta ante imprevistos y afectan a la calidad del servicio ofrecido. ➤





**VÍCTOR MARTÍN**  
Presidente de ATEIA-OLT  
Bizkaia

"La falta de infraestructuras adecuadas y la congestión del tráfico rodado generan retrasos en las entregas, aumentando costos operativos y reduciendo la satisfacción del cliente"

Por ello, Martín advierte que "esto puede llevar a una disminución en la demanda de servicios y, en consecuencia, a la pérdida de empleo en el sector". Además, el presidente de ATEIA-OLT Bizkaia pone el acento en que la dependencia del transporte por carretera y la escasa digitalización limitan la competitividad de las empresas. "Las subvenciones del gobierno buscan mitigar estos problemas, pero la necesidad de modernizar la flota y adoptar tecnologías sostenibles sigue siendo un desafío significativo para el sector", puntualiza.

#### **BAHÍA DE ALGECIRAS**

En el caso del Campo de Gibraltar, y sobre todo Algeciras, Manuel Cózar, presidente de ATEIA-OLTRA Bahía de Algeciras, habla de "caos" en las comunicaciones terrestres de la zona, lo que se traduce en una "ralentización bestial de nuestro desarrollo", y se pregunta por la manera de "poder asumir el incremento de tráfico rodado con Marruecos, si ya contamos con un paso de unos 450 000 camiones al año y la previsión es llegar en unos 4 o 5 años a los 700.000".

"Gracias a la situación estratégica con la que contamos, las terminales de contenedores de APM Terminals y TTIA tienen un potencial de desarrollo impresionante", avanza. Por ello, denuncia que "debe haber muchos intereses ocultos para que no se nos brinde todo el apoyo que necesitamos y que llevamos años y años reivindicando", en alusión a las infraestructuras demandadas por los profesionales del sector, sobre todo en materia viaria y ferroviaria.



**ISMAEL DE MARCOS**  
Presidente de ATEIA-OLT  
Aragón

"Estas carencias provocan una disminución del control de la cadena de suministro, lo que puede traer como consecuencia la creación de cuellos de botella, retrasos, ineficiencia y aumento de costes a nivel general"

#### **MADRID**

En el caso del centro peninsular, con Madrid como gran exponente, se incide en la falta de más infraestructuras y servicios de inspección. Carlos Arauz, presidente de ATEIA-OLTRA Madrid, lamenta que "la falta de instalaciones y de personal suponen retrasos en las operaciones de transporte, lo que se traduce en una pérdida de competitividad de nuestra región respecto a otras plazas que cuentan con más medios y agilidad en los trámites aduaneros y paraaduaneros y un aumento de los costes de importación o exportación".

#### **ARAGÓN**

Problemática similar padecen los transitarios aragoneses. Ismael de Marcos, presidente de ATEIA-Aragón OLT, denuncia que la falta de instalaciones para los servicios de control "nos obliga a recurrir a instalaciones fuera de Aragón". Estas carencias "provocan una disminución del control de la cadena de suministro, lo que puede traer como

## Diario del Puerto.com

Diario del Puerto  
PUBLICACIONES

2024 | TRANSITARIOS

consecuencia la creación de cuellos de botella, retrasos, así como ineficiencia y aumento de costes a nivel general". De Marcos habla en concreto del aeropuerto de Zaragoza, donde "nos encontramos que con idea de mantener la seguridad en los servicios recurramos a otros aeropuertos como Madrid y Barcelona".

### VALENCIA

Para Luis Rosa, presidente de ATEIA-OLTRA Valencia, "los apaños y arreglos" realizados por las administraciones públicas en las infraestructuras estratégicas a lo largo de los últimos años "no se han adaptado al ritmo requerido por el incremento del PIB propio de una zona tan productiva como es la nuestra y que hubiera crecido más si esas mismas infraestructuras hubieran estado a la altura".

Las consecuencias de esta situación es que muchas empresas y operadores logísticos utilizan otros aeropuertos para sus movimientos de carga aérea; el sector ferroviario sigue en horas bajas, tanto en la Comunitat Valenciana como en el resto del



**EMILIO SANZ**  
Presidente de ATEIA-OLTRA Barcelona

"Esas deficiencias no vienen dadas únicamente con el estado de esas infraestructuras, sino también por circunstancias y situaciones puntuales"

Estado -aunque matiza que la apuesta europea por el ferrocarril puede ser una oportunidad-; y que el retraso en la puesta en marcha de la Terminal Norte del puerto de Valencia "ha hecho mucho daño a los transitarios", pero sobre todo a la creación de empleo cualificado.

### BARCELONA

Emilio Sanz, presidente de ATEIA-OLTRA Barcelona, aunque reconoce que las carencias en materia de infraestructuras en todos los modos afectan a los transitarios, pone encima de la mesa que "esas deficiencias no vienen dadas únicamente por el estado de esas infraestructuras, sino también por circunstancias y situaciones puntuales". Para Sanz, las terminales portuarias "funcionan de forma positiva" a nivel general. Sin embargo, la situación actual tanto en Barcelona como en otros puertos del Mediterráneo "a causa de la cantidad ingente de buques abocados a bordear el continente africano por el Cabo de Buena Esperanza debido a los problemas de falta de seguridad en el Mar Rojo provoca terminales congestionadas y superadas por la situación". ➤





→ Los transitarios españoles demandan una mayor coordinación entre aeropuertos, mayores servicios de inspección y una ampliación del horario de atención de las empresas de handling en momentos de gran concentración de carga.

Hoy día, según el presidente de ATEIA-OLTRA Barcelona, un buque de unos 18.000 TEUs puede esperar fondeado entre 5 o 6 días de media a las afueras del puerto de Barcelona, sumando además unos 4 días atracado en la terminal para realizar sus operaciones de carga y descarga. "Esta situación provoca retrasos significativos tanto en la entrega como en la recepción de los contenedores y con ello el comprensible enfado y queja de nuestros clientes, los exportadores e importadores", lamenta.

Como puede verse, cada una de las zonas geográficas presenta sus matices, pero las consecuencias son las mismas para todas las empresas transitarias y sus clientes: menor eficiencia operativa, aumento de costes, reducción de la competitividad de las empresas, pérdidas de oportunidades y menor aportación de riqueza al territorio.



**CARLOS ARAUZ**  
Presidente de ATEIA-OLTRA Madrid

"La falta de instalaciones y de personal se traducen en una pérdida de competitividad de nuestra región respecto a otras plazas que cuentan con más medios y agilidad en los trámites aduaneros y paraaduaneros"

#### **BENEFICIOS**

Y si todas estas carencias fueran resultadas, ¿cuáles serían los beneficios para los transitarios españoles? Pues Manuel Cózar asegura que las ventajas no serían sólo para los transitarios, sino que en el caso del Campo de Gibraltar se lograría el "impulso que necesita una comarca tan deprimida y abandonada como la nuestra, con el potencial que tiene". El presidente de ATEIA-OLTRA Bahía de Algeciras compara esta situación con la que viven ciertos países sudamericanos que cuentan con grandes riquezas naturales "y en cambio viven en ambiente de miseria por los intereses de los grandes lobbys. Cuando se comprenda que nuestro desarrollo económico no sólo nos favorecerá a nosotros, sino a toda Andalucía y por ende a España entera, entraremos en una época dorada".

De manera similar se pronuncia Ismael de Marcos. Para el máximo responsable de ATEIA-OLT Aragón los grandes beneficiados serían las empresas exportadoras e importadoras, ya que "conseguiríamos una mejora para la gestión de tráfico gracias a la cercanía entre el centro de producción y el inspector". Un correcto desarrollo de una zona aduanera y paraaduanera "sería una ventaja que añadir a las ya conocidas de nuestro territorio en materia logística".

Emilio Sanz, presidente de ATEIA-OLTRA Barcelona, refuerza esta idea: "Hablamos de beneficios para los clientes de los transitarios, es decir, los exportadores e importadores ya que cualquier mejora en muchos sentidos redundaría sin duda en ellos de una forma directa".

Carlos Arauz centra esos beneficios en una "cadena logística ágil, eficiente, con bajos costes y reducción de los tiempos para disponer de la mercancía por parte de los importadores", lo que supondría "ganar en competitividad y simplificar las operaciones



→ Los puertos concentran buena parte de la actividad de los operadores logísticos españoles, que demandan la puesta en marcha de grandes proyectos, la mejora de la conectividad terrestre y ferroviaria y la implementación de medidas para hacer frente a los picos de trabajo.

## Diario del Puerto.com

Diario del Puerto  
PUBLICACIONES

2024 | TRANSITARIOS

aduaneras". El presidente de ATEIA-OLTRA Madrid vuelve a poner el acento en el transporte aéreo: "Es necesario que el primer aeropuerto de España cuente con unas instalaciones y medios a la altura de sus circunstancias".

Víctor Martín concreta, por su parte, que la modernización de la red viaria "estructurarla mejor el territorio, fomentaría el desarrollo demográfico y generaría riqueza, creando empleos y contribuyendo al desarrollo sostenible". Asimismo, el fomento de la intermodalidad, el aprovechamiento de las sinergias entre nodos logísticos- sobre todo en transporte aéreo y ferroviario- y el aumento de las inversiones portuarias supondría para el presidente de ATEIA-OLT Bizkaia

LOS TRANSITARIOS DEBEN HACER FRENTE AL ESTADO DE LAS INFRAESTRUCTURAS QUE UTILIZAN EN SU DÍA A DÍA, ALGUNAS DE LAS CUALES PRESENTAN IMPORTANTES CARENCIAS Y QUE LES AFECTAN A LA HORA DE PRESTAR SUS SERVICIOS




**MANUEL CÚZAR**  
Presidente de ATEIA-  
OLTRA Bahía de Algeciras

"Debe de haber muchos intereses ocultos para que no se nos brinde todo el apoyo que necesitamos y que llevamos años y años reivindicando"

un aumento de la competitividad tanto de empresas como de operadores logísticos.

En el caso de Valencia, Luis Rosa diferencia por modos. Asegura que con un aeropuerto donde se apostara, realmente, por la carga podría concentrar mayor masa crítica de mercancías, mientras que los futuros proyectos nacionales y europeos en materia ferroviaria "convertirá a Valencia en un nodo logístico estratégico para el sur de Europa, facilitando la posibilidad de desarrollar el transporte multimodal en toda su extensión".

En este punto, el presidente de ATEIA-OLTRA Valencia vuelve a poner el acento en el impacto que en materia de empleo y riqueza tendrá la Terminal Norte del puerto de Valencia y el resto de las infraestructuras y proyectos estratégicos, como la gigafactoría de Grupo Volkswagen en Sagunto, el desarrollo de la segunda fase de Parc Sagunt o la ZAL Puerto de Valencia: "¿A cuántos hombres y mujeres de nuestra Comunitat darán trabajo? ¿Cuántas infraestructuras nuevas, cuántos almacenes logísticos y fábricas?", se pregunta. 



## EL TRABAJO INSUFICIENTE DE LA ADMINISTRACIÓN

La Administración Pública puede -y debe- hacer más para mantener las infraestructuras actuales de manera óptima y desarrollar aquellas que son necesarias para el mejor desempeño de la labor de las empresas transitarias.

Esta es la principal conclusión de los presidentes de las asociaciones de transitarios consultadas, que además están por la labor de reducir, en la medida que sea posible, todos los trámites burocráticos relacionados con la puesta en marcha de nuevos proyectos. No obstante, según el polo logístico, la relación entre operadores privados y administración es diferente. En Aragón existen los Planes y Proyectos de Interés General de Aragón (PIGAS), una figura que permite agilizar los tiempos y reducir la burocracia, "formula muy agradecida por lo nuevos inversores", tal y como reconoce Ismael de Marcos, presidente de ATEIA-OLT Aragón. No obstante, a nivel nacional la comunicación es "menos cercana". Como ejemplo, una queja remitida a la subdelegación del Gobierno de Aragón donde se reclamaba al Ministerio de Agricultura recuperar la realización de los trámites documentales con dicho ministerio a través de la consejería del ramo de Aragón. "Ahora nos obligan a realizarlo en otras autonomías, aunque la inspección física no sea necesaria", lamenta De Marcos. Emilio Sanz, presidente de ATEIA-OLTRA Barcelona, no ve en la actualidad a las administraciones públicas muy por la labor de afrontar nuevos proyectos. La explicación, para Sanz, está en el "carrusel de elecciones en los últimos meses, a nivel local o autonómico con un gobierno en funciones", así como en la prórroga de los Presupuestos Generales del Estado de 2023, entre otros muchos factores. Esto ha provocado que "Cataluña ocupe en la actualidad en puesto número 17 (el último) en inversión en energías renovables mientras que hace un par de décadas estábamos a la cabeza a nivel nacional".

LOS TRANSITARIOS DE TODA ESPAÑA  
DEMANDAN UNA MAYOR AGILIDAD EN LOS  
TRÁMITES BUROCRÁTICOS REQUERIDOS PARA LA  
PUESTA EN MARCHA DE GRANDES PROYECTOS

Carlos Arauz, presidente de ATEIA-OLTRA Madrid, demanda, al igual que De Marcos y Sanz, "implicarse mucho más en la mejora de las instalaciones de nuestra región". Es primordial, para Arauz, "que asuman las necesidades que hay actualmente y tengan un papel protagonista e impulsor" y hasta ahí sólo se llega "con voluntad política, que es la clave". Los transitarios madrileños consideran que los procesos actuales para la selección y contratación de inspectores de los servicios especiales "es excesivo en cuanto al tiempo -casos años- y deficiente pues en muchas ocasiones son contrataciones temporales", lamenta Arauz, que además



→ Los presidentes de las asociaciones denuncian la dilatación de los plazos para poner en marcha proyectos estratégicos y redaman un papel más activo de los poderes públicos.

denuncia que la complejidad del proceso de contratación "está totalmente alejado de la realidad que viven las empresas privadas".

Victor Martín, presidente de ATEIA-OLT Bizkaia, asegura que el rol de la administración debería asegurar la seguridad y eficiencia de esas infraestructuras. "Respecto a los trámites administrativos, muchos consideran que son excesivos, lo que puede retrasar la implementación de proyectos cruciales", afirma, por lo que "la burocracia y la complejidad de los procesos pueden obstaculizar la agilidad necesaria para responder a las crecientes demandas de infraestructuras".

Luis Rosa, presidente de ATEIA-OLTRA Valencia, cree que el rol de la administración pública "debe ser más proactivo y eficaz". El hecho de contar con infraestructuras que no responden a las necesidades de los operadores logísticos en particular y de las empresas en general se debe a "la falta de políticas a largo plazo y el establecimiento de estrategias inútiles" en lo que a flujos de mercancías se refiere, y pone como ejemplo la apuesta del Ejecutivo Central desde hace décadas por la Alta Velocidad en materia ferroviaria.

Manuel Cózar, presidente de ATEIA-OLTRA Bahía de Algeciras, eleva el tono reivindicativo de sus compañeros. Denuncia que "las políticas de todas las administraciones no nos han tenido en cuenta para nada". Para el líder de los transitarios del Campo de Gibraltar, "todo lo que hasta ahora se anuncia a bombo y platillo es sólo propaganda" y detalla que "vivimos retrasos sobre retrasos, partidas presupuestarias que no terminan de llegar, informes ambientales que caducan, falta de unificación de criterios entre las diferentes administraciones, favores a otras comunidades autónomas a cambio de votos y conflictos de intereses a nivel local". Para Cózar, la solución son "tecnócratas que puedan visualizar y actuar de forma directa".



# el canal

MARÍTIMO Y LOGÍSTICO

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



Alumnos del curso de reciclaje para el transporte aéreo de mercancías peligrosas IATA de ATEIA Barcelona

La Asociación de [Transitarios](#) Internacionales de Barcelona (ATEIA-OLTRA) comenzó la segunda edición 2024 del curso de reciclaje para transporte aéreo de mercancías peligrosas IATA, en el marco de su programa de formación.

Este curso, que comenzó este martes 8 de octubre en su sede social, tiene como objetivo cumplir con los requisitos de capacitación de la OACI – IATA y capacitar para tramitar o aceptar envíos de mercancías peligrosas en el transporte aéreo durante un período de 24 meses. Para mantener la vigencia de la capacitación en transporte [aéreo](#) de mercancías peligrosas IATA es necesario realizar un curso de reciclaje cada 2 años.

En cuanto al profesorado, el instructor oficialmente acreditado por la IATA para la formación en transporte aéreo de mercancías es Xavier Manzanero.

Las próximas acciones formativas que [ATEIA Barcelona](#) llevará a cabo son: el curso IATA de reciclaje para transporte aéreo de mercancías peligrosas del 26 de octubre al 12 de noviembre y del 14 al 28 de noviembre; y el curso IATA de captación para transporte aéreo de mercancías peligrosas del 2 al 19 de diciembre del 2024.



**Diario** del Puerto.com

## ATEIA-OLTRA Barcelona presenta sus próximas propuestas formativas



Las próximas acciones formativas de ATEIA Barcelona arrancarán a finales de octubre.

**ATEIA-OLTRA Barcelona inició ayer a las 17:00 horas, en su sede social, la segunda edición 2024 del curso de reciclaje para transporte aéreo de mercancías peligrosas IATA. Este curso cumple con los requisitos de capacitación de la OACI - IATA y capacita para tramitar o aceptar envíos de mercancías peligrosas en el transporte aéreo durante un período de 24 meses.**

BARCELONA · Para mantener la vigencia de la capacitación en transporte aéreo de mercancías peligrosas IATA es necesario realizar un curso de reciclaje cada 2 años. El profesor de esta formación es D. Xavier Manzanero, instructor oficialmente acreditado por la IATA para la formación en transporte aéreo de mercancías peligrosas basada en competencias.

Las próximas acciones formativas programadas por ATEIA Barcelona son:

- CURSO IATA DE RECICLAJE PARA TRANSPORTE AÉREO DE MERCANCÍAS PELIGROSAS. Del 28 de octubre al 12 de noviembre de 2024
- CURSO IATA DE RECICLAJE PARA TRANSPORTE AÉREO DE MERCANCÍAS PELIGROSAS. Del 14 al 28 de noviembre de 2024
- CURSO IATA DE CAPACITACIÓN PARA TRANSPORTE AÉREO DE MERCANCÍAS PELIGROSAS. Del 2 al 19 de diciembre de 2024

**Diario** del Puerto.com

## **ATEIA-OLTRA Barcelona inicia un nuevo Curso de reciclaje para transporte aéreo de mercancías peligrosas**



Para mantener la vigencia de la capacitación en transporte aéreo de mercancías peligrosas IATA es necesario realizar un curso de reciclaje cada 2 años.

### **Ayer se inició en la sede ATEIA-OLTRA Barcelona la tercera edición del Curso de Reciclaje para transporte aéreo de mercancías peligrosas IATA**

BARCELONA · Este curso cumple con los requisitos de capacitación de la OACI - IATA y capacita para tramitar o aceptar envíos de mercancías peligrosas en el transporte aéreo durante un período de 24 meses.

Para mantener la vigencia de la capacitación en transporte aéreo de mercancías peligrosas IATA es necesario realizar un curso de reciclaje cada 2 años. En esta edición, el profesor D. Xavier Manzanero, instructor oficialmente acreditado por la IATA para la formación en transporte aéreo de mercancías peligrosas basada en competencias, es el encargado de la formación.



# el canal!

MARÍTIMO Y LOGÍSTICO

## ATEIA Barcelona inicia un curso aéreo de mercancías peligrosas



Asistentes al curso de reciclaje para el transporte aéreo de mercancías peligrosas, homologado por IATA

Este martes 12 de noviembre, la Asociación de [Transitarios](#) de Barcelona (ATEIA-OLTRA) inició la tercera edición del 2024 del curso de reciclaje para el transporte aéreo de mercancías peligrosas, homologado por IATA.

Este [curso](#), impartido en la sede social de ATEIA Barcelona, cumple con los requisitos de capacitación de la OACI – IATA y capacita para tramitar o aceptar [envíos de mercancías peligrosas en el transporte aéreo](#) durante un período de 24 meses. Para mantener la vigencia de la capacitación en transporte aéreo de mercancías peligrosas IATA es necesario realizar un curso de reciclaje cada 2 años.

# el canal!

MARÍTIMO Y LOGÍSTICO

El profesor encargado de impartir las materias del curso ha sido Xavier Manzanero, instructor oficialmente acreditado por la IATA para la formación en transporte aéreo de mercancías peligrosas basada en competencias.

## Próxima acción formativa de ATEIA Barcelona

Curso IATA de capacitación para el transporte aéreo de mercancías peligrosas  
Del 2 al 19 de diciembre de 2024





## **ATEIA-OLTRA Barcelona celebra la tercera edición del Curso de reciclaje para transporte aéreo de mercancías peligrosas IATA**

El pasado martes a las 17:00 horas, en nuestra sede social, tuvo lugar el inicio de la tercera edición 2024 del CURSO DE RECICLAJE PARA TRANSPORTE AÉREO DE MERCANCÍAS PELIGROSAS IATA.

Este curso cumple con los requisitos de capacitación de la OACI - IATA y capacita para tramitar o aceptar envíos de mercancías peligrosas en el transporte aéreo durante un período de 24 meses.

Para mantener la vigencia de la capacitación en transporte aéreo de mercancías peligrosas IATA es necesario realizar un curso de reciclaje cada 2 años. Profesor: D. Xavier Manzanero - Instructor oficialmente acreditado por la IATA para la formación en transporte aéreo de mercancías peligrosas basada en competencias.



# el canal!

MARÍTIMO Y LOGÍSTICO

## ATEIA Barcelona inicia un curso de capacitación para el transporte aéreo de mercancías peligrosas



*El curso capacita para tramitar o aceptar envíos de mercancías peligrosas en el transporte aéreo durante un periodo de 24 meses*

La Asociación de [Transitarios](#) de Barcelona (ATEIA-OLTRA Barcelona) ha iniciado esta semana la segunda edición 2024 del curso de capacitación para el transporte aéreo de mercancías peligrosas IATA.

El curso cumple con los requisitos de la OACI – IATA y capacita para tramitar o aceptar envíos de mercancías peligrosas en el transporte aéreo durante un periodo de 24 meses. De este modo, para mantener la vigencia de la capacitación [es necesario realizar un curso de reciclaje cada dos años](#).

Los profesores encargados de la formación son Toni Villatoro y Xavier Manzanero, instructores oficialmente acreditados por la IATA para la formación en transporte aéreo de mercancías peligrosas basada en competencias.



# el canal!

MARÍTIMO Y LOGÍSTICO

## Las próximas acciones formativas de ATEIA Barcelona son las siguientes:

- Curso IATA de reciclaje para el transporte aéreo de mercancías peligrosas (del 4 al 20 de febrero del 2025 y del 4 al 20 de marzo)
- Curso IATA de capacitación para el transporte aéreo de mercancías peligrosas (del 25 de marzo al 24 de abril del 2025)
- Curso IATA de reciclaje para el transporte aéreo de mercancías peligrosas (del 6 al 22 de mayo del 2025)

**Diario** del Puerto.com

## **ATEIA-OLTRA Barcelona inicia un nuevo curso de capacitación para transporte aéreo de mercancías peligrosas IATA**



Este curso cumple con los requisitos de capacitación de la OACI - IATA.

**ATEIA-OLTRA Barcelona ha iniciado esta semana en su sede social la segunda edición 2024 del curso de capacitación para transporte aéreo de mercancías peligrosas IATA.**

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

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





**Próximas acciones formativas:**

**CURSO IATA DE RECICLAJE PARA TRANSPORTE AÉREO DE MERCANCÍAS PELIGROSAS:**  
Del 4 al 20 de febrero de 2025

**CURSO IATA DE RECICLAJE PARA TRANSPORTE AÉREO DE MERCANCÍAS PELIGROSAS:**  
Del 4 al 20 de marzo de 2025

**CURSO IATA DE CAPACITACIÓN PARA TRANSPORTE AÉREO DE MERCANCÍAS PELIGROSAS:** Del 25 de marzo al 24 de abril de 2025

**CURSO IATA DE RECICLAJE PARA TRANSPORTE AÉREO DE MERCANCÍAS PELIGROSAS:**  
Del 6 al 22 de mayo de 2025

**Diario** del Puerto.com

## La comunidad portuaria de Barcelona celebró el jueves su tradicional Cóctel de Navidad **Port de Barcelona pone el foco en el sur del recinto para aumentar su competitividad**



Salvador Richart, presidente de la Asociación de Consignatarios; Javier Vidal, presidente de la Asociación de Empresas Estibadoras; José Alberto Carbonell, presidente de Port de Barcelona; Sílvia Paneque, consellera de Territori; Antonio Llobet, presidente del COACAB; y Emili Sanz, presidente de ATEIA-OLTRA. Foto M.V.

**El presidente de Port de Barcelona, José Alberto Carbonell, en su primer discurso de Navidad como máximo responsable de la institución, puso el foco en los desarrollos de futuro de la zona sur del recinto portuario.**

Carbonell destacó tres proyectos para aumentar la competitividad del Puerto de Barcelona y que deben tirar adelante en el extremo ubicado en El Prat: los nuevos accesos viarios y ferroviarios; el aumento del calado, fruto de la construcción del muelle Catalunya que permitirá desplazar toda la actividad de contenedores a esta zona; y la mejora de la complementariedad con el Aeropuerto de Barcelona-El Prat, que actualmente limita algunas de las actividades de la dársena barcelonesa.



## Diario del Puerto.com

“Tenemos por delante muchos retos ilusionantes que permitirán seguir impulsando la competitividad del Puerto de Barcelona”, comentó Carbonell durante su intervención.

***Carbonell: “Tenemos por delante muchos retos ilusionantes que permitirán seguir impulsando la competitividad del Puerto de Barcelona”***

El presidente de Port de Barcelona también hizo balance del año que estamos a punto de finalizar e hizo mención a la celebración de la Copa América, la inauguración del primer OPS para contenedores del Mediterráneo y el aumento de los tráficos, en parte provocados por la crisis del Mar Rojo, como hitos más destacables. Carbonell aprovechó su intervención para “agradecer a toda la comunidad portuaria el gran esfuerzo realizado para gestionar la tensión provocada por el gran aumento de los tráficos”.

### **Congestión**

Precisamente para hablar de la congestión que sufren algunas terminales del Puerto de Barcelona, el presidente de ATEIA-OLTRA Barcelona, Emili Sanz, aparcó en esta ocasión su habitual tono humorístico para ponerse serio. Sanz hizo un llamamiento al consenso y emplazó al conjunto de la comunidad portuaria a “encontrar soluciones”.

A su vez, el presidente de la Asociación de Consignatarios, Salvador Richart, se ofreció a “sentarse a la mesa” para encontrar las soluciones.

Y el presidente de la Asociación de Empresas Estibadoras de Barcelona, Javier Vidal, destacó la incorporación de 300 nuevos estibadores en las terminales del Puerto de Barcelona para hacer frente al aumento de los tráficos.

**Diario** del Puerto.com



El presidente de Port de Barcelona, José Alberto Carbonell, realizó su primer discurso en el Cóctel de Navidad. Foto M.V

Por su parte, el presidente del COACAB, Antonio Llobet, puso el foco en la necesidad de los agentes de aduanas y representantes aduaneros de digitalizarse. “La evolución tecnológica está transformando el sector aduanero”, señaló y subrayó la importancia de “adaptar las estrategias a las dinámicas actuales de un mundo cada vez más interconectado”.

### **Paneque**

La consellera de Territori, Sílvia Paneque, quien asistió por primera vez al Cóctel de Navidad de Port de Barcelona, subrayó la importancia del recinto, “una infraestructura imprescindible para el país”. Paneque incidió en la ambición para transformar e innovar del conjunto de la comunidad portuaria de Barcelona y recalcó la importancia de poder conectar el Puerto con el Corredor Mediterráneo para explotar la conectividad de Catalunya con el resto de Europa.



# el canal!

MARÍTIMO Y LOGÍSTICO

## La escalada en la competitividad marcará el 2025 de la comunidad portuaria de Barcelona

El consenso para superar los desafíos logísticos será una de las claves para el futuro



Salvador Richart, presidente de la Associació d'Agents Consignataris de Vaixells de Barcelona; Javier Vidal, presidente de la Asociación de Empresas Estibadoras Portuarias de Barcelona; José Alberto Carbonell, presidente del puerto de Barcelona; Sílvia Paneque, consellera de Territori de la Generalitat; Antonio Llobet, presidente del Colegio Oficial de Agentes de Aduanas y Representantes Aduaneros de Barcelona, y Emili Sanz, presidente de la Asociación de Transitarios de Barcelona (ATEIA-OLTRA), en el brindis del cóctel del puerto de Barcelona

# el canal

MARÍTIMO Y LOGÍSTICO

El 2024 ha sido un año “especial” para el sector marítimo en todo el mundo, como lo definió este jueves el presidente del [puerto de Barcelona](#), José Alberto Carbonell, durante el cóctel de Navidad de la comunidad portuaria.

La crisis en el Mar Rojo y la reestructuración de rutas ha marcado un año de récord en tráfico para la infraestructura barcelonesa, aunque según destacó Carbonell, “vamos por el buen camino” en aras de mejorar la competitividad con las nuevas actuaciones que se van a acometer en la dársena catalana, “pieza clave para conectar Barcelona con el mundo”.

En una **velada celebrada en la terminal Palacruceros del puerto de Barcelona**, la lluvia no detuvo a los miembros de la comunidad portuaria de asistir a una cita anual casi obligatoria.

Esa complicidad que sobrevuela el ambiente en actos de este calibre obtuvo especial protagonismo en el discurso de Carbonell. El presidente portuario destacó el papel de la Copa América; la [conexión de los OPS](#) y la conectividad del puerto de Barcelona para absorber aquellos tráfico que se han visto afectados por el conflicto en el Mar Rojo y la reestructuración de rutas por parte de las principales navieras.



Público asistente al cóctel de Navidad de la comunidad portuaria de Barcelona



# el canal

## MARÍTIMO Y LOGÍSTICO

Sobre este tercer punto se detuvo Carbonell para reconocer el “inmenso esfuerzo” de la comunidad portuaria en un año “especialmente complejo” para el sector marítimo. Y aunque reconoció las “tensiones” que se han producido en las cadenas de suministro, el presidente del puerto de Barcelona miró al futuro fijándose en el Sur de la dársena, donde está previsto que se concentre en un futuro la actividad comercial con la construcción de la [nueva terminal de contenedores en el muelle Catalunya](#). Una zona en la que se desarrollarán también los [nuevos accesos viarios y ferroviarios](#).

A este hito a futuro se le une la descarbonización y la mejora de la competitividad, dos estrategias que, según Carbonell, andan en la buena dirección dados los avances que se han desarrollado en el 2024 y se acometerán en el próximo año.

No obstante, el presidente de la infraestructura catalana ha advertido que se necesitará de la “complicidad y ayuda” de empresas, entidades, organizaciones y administraciones públicas. Carbonell resolvió su intervención reconociendo a la [Fundació CARES por haber ganado la Creu de Sant Jordi](#), pieza fundamental de la sostenibilidad social del puerto de Barcelona, y al [sector pesquero del Mediterráneo por la situación que atraviesa](#).



José Alberto Carbonell, presidente del puerto de Barcelona

“Reconozco el inmenso esfuerzo de la comunidad portuaria en un año especialmente complejo para el sector marítimo”

# el canal

MARÍTIMO Y LOGÍSTICO

## El consenso será la clave para superar los retos presentes y futuros

Si antes se señalaba la complicitad como gran baluarte de la comunidad portuaria de Barcelona, Emili Sanz, presidente de la Asociación de Transitarios de Barcelona (ATEIA-OLTRA), apuntó a la necesidad de consenso.

Y apuntó a esta actitud en el marco de la “congestión” que viven las terminales barcelonesas por la explosión de tráficos de transbordo. “Debemos buscar consenso entre todos y tratar como se merece esta situación de excepcionalidad”, dijo Emili Sanz, en un tono más serio del que suelen caracterizarse sus intervenciones en el cóctel de Navidad.

El presidente de ATEIA-OLTRA *abrió el melón* señalando que “si entre todos no somos capaces de buscar soluciones, el único perjudicado será el cliente, que es común a toda la comunidad portuaria”.

Emili Sanz subrayó que la cuestión no pasa por culpar a nadie de la situación, sino más bien de “consensuar” soluciones que ayuden a reducir las esperas de los transportistas (dejando en el aire que el 80% de las entregas de contenedores se producen durante la mañana), y finalizó su discurso reconociendo que en las últimas semanas “se ha evidenciado mejoras en las operativas”, confiando en una normalización a corto plazo cuando [las obras del ferrocarril finalicen](#), previsto para marzo.



Emili Sanz, presidente de la Asociación de Transitarios de Barcelona

*“Debemos buscar consenso entre todos y tratar como se merece esta situación de excepcionalidad”*



# el canal

MARÍTIMO Y LOGÍSTICO

Y hablando de intermodalidad y su clave “sostenible”, el presidente de la Associació de Consignataris de Vaixells de Barcelona, Salvador Richart, centró su intervención en la descarbonización del sector. “A día de hoy estaremos sobre unos 7.300 buques consignados en el puerto de Barcelona, y aunque son algo menos que el año anterior, son más grandes, más eficientes, más ecológicos... ¡y pueden conectarse a los OPS!”, incidió Richart.

El representante de los consignatarios barceloneses destacó también que “estamos esperando que desde Capitanía Marítima terminen el protocolo para poder suministrar gas natural licuado (GNL), que actualmente es el combustible de transición que más utilizan los buques”. Y como uno de los elementos más destacados de la agrupación profesional, y haciendo un guiño a la importancia de la formación, Richart recordó los [múltiples cursos](#) que se impulsan desde la asociación de consignatarios de Barcelona.



Salvador Richart, presidente de la Associació d'Agents Consignataris de Vaixells de Barcelona

“A día de hoy estaremos sobre unos 7.300 buques consignados en el puerto de Barcelona, y aunque son algo menos que el año anterior, son más grandes y más eficientes”

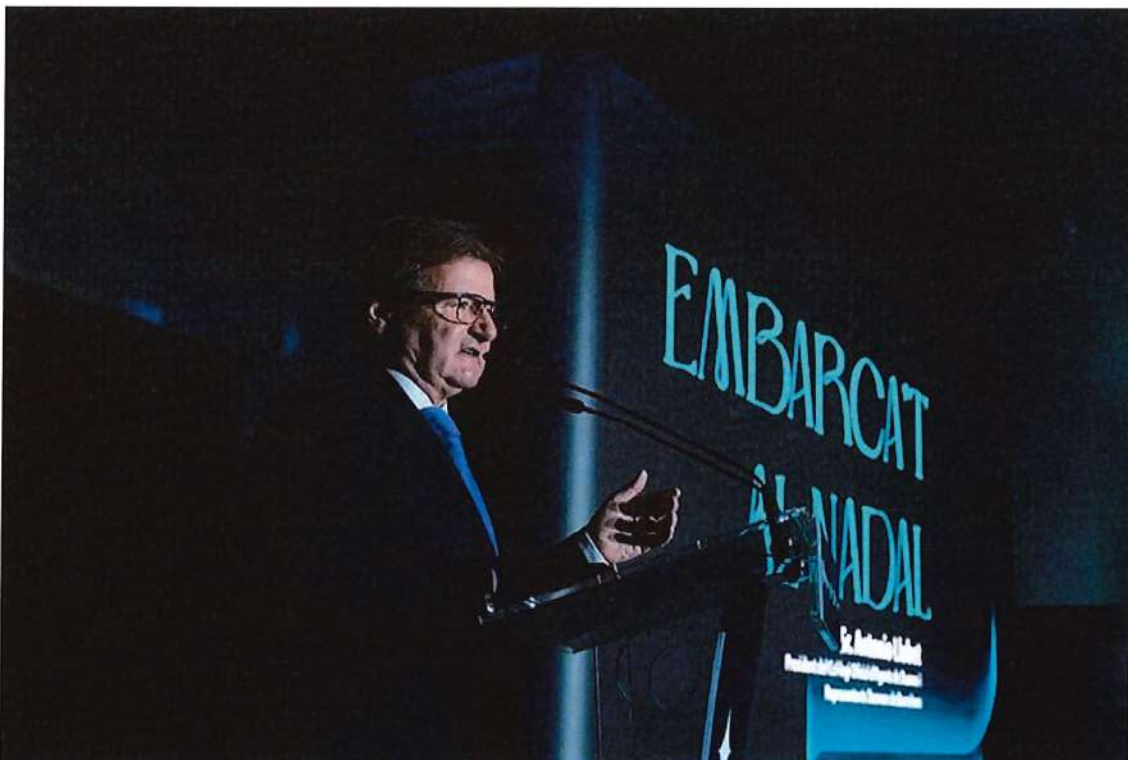
# el canal!

## MARÍTIMO Y LOGÍSTICO

Le tomó el relevo Antonio Llobet, presidente del Colegio Oficial de Agentes de Aduanas y Representantes Aduaneros de Barcelona, quien habló de los “retos significativos” a los que se ha enfrentado el colectivo en este año. Llobet nombró la “evolución tecnológica” que está transformando el [ámbito aduanero](#), con las tantas novedades en los sistemas electrónicos de intercambio de información con la aduana y los servicios en frontera, “que nos provoca invertir en tecnología y conocimiento para agilizar las operaciones aduaneras”.

Ello se materializa en la reforma del Código Aduanero de la Unión (CAU), que tiene entre sus puntos claves la creación del EU Data Hub, y cuyo principal objetivo será “centralizar y coordinar el intercambio de información entre las autoridades aduaneras de los Estados miembros” para facilitar el flujo de datos. Y aunque Llobet reconoció que el Data Hub será positivo, remarcó que “sigue siendo necesaria una declaración aduanera para mayor seguridad de nuestros clientes”. Llobet se unió al hilo de la sostenibilidad para señalar el reto que supone en cuanto a normativas, nombrando algunas como el Mecanismo de Ajuste en Frontera de Carbono (CBAM), el impuesto del plástico, los impuestos de gases fluorados o la normativa de deforestación.

“Nuestra profesión está marcada por significativos retos; es crucial que todos adaptemos nuestras estrategias a estas dinámicas para navegar con éxito a través de un mundo cada vez más interconectado e interdependiente, ya que el poder global ya no es dominado únicamente por las tradicionales superpotencias occidentales, porque países como China y la India están emergiendo como actores claves; este cambio en el equilibrio de poder trae consigo nuevas alianzas, tensiones y oportunidades: la creciente importancia de mercados como África y América Latina están redefiniendo las rutas comerciales y las estrategias de inversión”, finalizó Llobet.



Antonio Llobet, presidente del Colegio Oficial de Agentes de Aduanas y Representantes Aduaneros de Barcelona



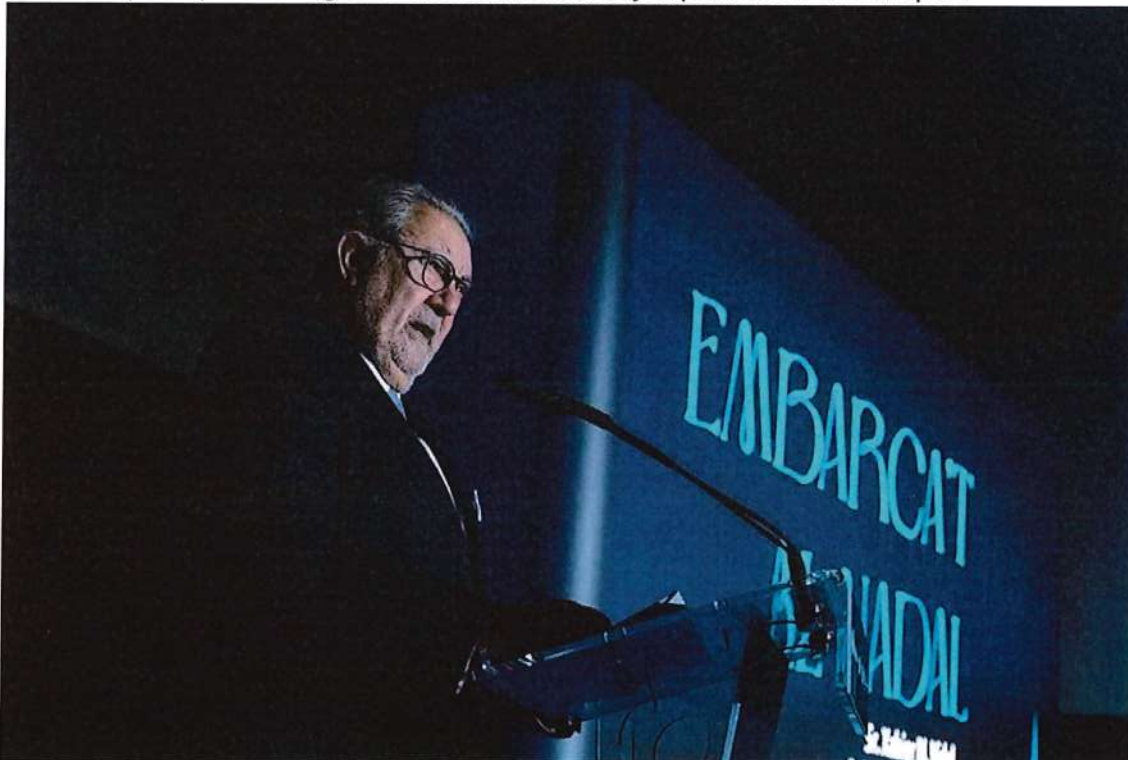
# el canal

MARÍTIMO Y LOGÍSTICO

“El poder global ya no es dominado únicamente por las tradicionales superpotencias occidentales”

Siguió el orden de las intervenciones Javier Vidal, presidente de la Asociación de Empresas Estibadoras Portuarias de Barcelona, quien explicó que “con la reestructuración de rutas regulares hemos demostrado la capacidad de reacción y adaptación en la gestión”. Vidal mencionó como ejemplo la incorporación de cerca de 300 trabajadores portuarios “formados en nuestra escuela de estibadores”, dada la creciente actividad del transbordo antes mencionada.

Vidal reconoció asimismo la descarbonización del sector portuario con la puesta en marcha del OPS y la incorporación de maquinaria eléctrica en sustitución de las de combustión. Tras situar la Copa América como un “gran éxito” en materia de infraestructura, innovación y sostenibilidad, reconoció a las personas que recientemente han tomado su cargo en diferentes direcciones de la Autoridad Portuaria, y animó a “embarcarnos todos para avanzar en este gran reto para que nuestro puerto siga siendo el principal hub logístico del Mediterráneo y la puerta Sur de Europa”.



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

“Con la reestructuración de rutas regulares hemos demostrado la capacidad de reacción y adaptación en la gestión”

# el canal

## MARÍTIMO Y LOGÍSTICO

Finalizó las intervenciones la consellera de Territori, Habitatge i Transició Ecològica de la Generalitat, Sílvia Paneque, quien explicó que desde el primer día que tomó posesión de su cargo, “me dijisteis que el ámbito portuario engancha, y por la gran presencia de expresidentes del puerto, veo que realmente es así”. Paneque comenzó su intervención reconociendo al sector pesquero, antes mencionado, expresando que “no hay ninguna economía que pueda sobrevivir con 27 días de actividad, por lo tanto, nuestro mi apoyo”.

La consellera realzó infraestructuras como el puerto de Barcelona que son absolutamente claves si queremos defender la vía de eficiencia de la competencia, que siempre nos ha definido como país. Innovación, adaptación y renovación, son los pilares que aseguró Paneque que “nos definen”.



Sílvia Paneque, consellera de Territori de la Generalitat

“Me dijisteis que el ámbito portuario engancha, y por la gran presencia de expresidentes del puerto, veo que realmente es así”

La velada en la terminal de Palacruceros del puerto de Barcelona finalizó con una cena con gran presencia de gastronomía catalana. Y a pesar de la lluvia, la comunidad portuaria de Barcelona recargó baterías para afrontar un 2025 marcado por nuevas y conocidas estrategias en el seno del puerto de Barcelona.



# el canal.

MARÍTIMO Y LOGÍSTICO



Presidentes de las principales asociaciones profesionales del puerto de Barcelona, junto al presidente del puerto de Barcelona, José Alberto Carbonell, y la consellera de Territori, Sílvia Paneque



## **La comunidad portuaria de Barcelona reivindica su cohesión en un Cóctel de Navidad con sabor reivindicativo**

La comunidad portuaria de Barcelona se reunió en la tarde-noche de ayer de nuevo en el tradicional Cóctel de Navidad, organizado por el puerto de Barcelona. El evento, punto de encuentro habitual del sector marítimo, portuario y logístico de la capital catalana y de otros lugares, tuvo un carácter festivo y lúdico, pero estuvo salpicado de algunas reivindicaciones. Fruto del incremento de los tráficos, especialmente los de transbordo, como consecuencia de la crisis del Mar Rojo, algunos colectivos como los estibadores, los transitarios y los consignatarios señalaron su papel en la gestión de este aumento de la demanda en el transporte de contenedores. El cóctel, celebrado en la Terminal D de Cruceros del puerto de Barcelona, también fue el de los estrenos. Por un lado, el de José Alberto Carbonell como presidente de la entidad, y el de la consellera de Territorio, Vivienda y Transición Ecológica, Sílvia Paneque. Bajo el lema 'Embarca't al Nadal' (Embárcate en la Navidad), la comunidad portuaria compartió confidencias, complicidades y distensión en torno al Cóctel de Navidad.





El acto sirvió para poner el broche al 2024 y ver el debut como presidente de la Autoridad Portuaria de José Alberto Carbonell. “Es uno de los momentos más especial del puerto y este año también para mí, ha sido importante, ya que hemos sido pieza clave para conectar el puerto con la ciudad”, aseguró el presidente, haciendo referencia entre otras cosas a la celebración de la Copa América de Vela en Barcelona. Carbonell también quiso destacar la capacidad de adaptación a la hora de ofrecer alternativas a muchas rutas marítimas que se han visto apartadas de sus trayectos habituales por el conflicto del Mar Rojo. A su vez, indicó los tres objetivos que quedan por hacer en este próximo 2025: la falta de calado, la conectividad puerto – aeropuerto y los accesos ferroviarios. Todos estos propósitos con el denominador común de la descarbonización, muy presente. Por último, José Alberto Carbonell quiso destacar la sostenibilidad económica, ambiental y sobre todo la social, tres de los ejes principales del plan estratégico del puerto. En este último ámbito, el social, el presidente de la Autoridad Portuaria destacó la Creu de Sant Jordi que recientemente se ha otorgado a la Fundación Cares, que trabaja para la inserción laboral de las personas con discapacidad y con riesgo de exclusión social y que desarrolla buena parte de su actividad en el puerto de Barcelona.



Otro estreno en la edición de este año el Cóctel de Navidad fue Sílvia Paneque. La consellera de Territorio, Vivienda y Transición Ecológica vivió su primera noche al lado de la comunidad portuaria, junto a José Alberto Carbonell y a tres antiguos presidentes del puerto, Sixte Cambra, Damià Calvet i Lluís Salvadó, que no se quisieron perder esta velada. Paneque mostró, igual que hizo en su parlamento el presidente Carbonell, su apoyo a los pescadores catalanes por el conflicto de los días de trabajo en 2025 y la reforma de Bruselas y dejó claro que a nivel global, el puerto de Barcelona es un elemento clave para que Catalunya pueda volver a ser competitiva.

Desde el Govern de la Generalitat se apuesta por un triángulo sinérgico de gran potencial que englobe el puerto de Barcelona, el Aeropuerto Josep Tarradellas Barcelona El Prat y el Corredor del Mediterráneo. “El puerto de Barcelona, como elemento clave merece transformaciones importantes como las obras de la línea Barcelona – Zaragoza, la implantación del tercer hilo hasta Portbou en el antiguo lecho del río Llobregat o los nuevos accesos ferroviarios al puerto”, concluyó su intervención la consellera, Silvia Paneque.







El resto de agentes de la comunidad portuaria aprovechó este Cóctel de Navidad para reivindicarse. Desde Ateia Barcelona, su presidente Emilio Sanz, destacó que “hay un problema evidente con la congestión que sufren las terminales de contenedores. Un tema a tratar entre transitarios y consignatarios. Si entre todos no somos capaces de encontrar una solución el único perjudicado será nuestro cliente que no olvidemos que de forma directa o indirecta es el de toda la comunidad portuaria”, aseguró a la vez que apuntó a las obras de infraestructuras ferroviarias que se están llevando a cabo en Roda de Berà y Martorell como una de las posibles causas de este problema en las terminales. Sanz dijo que hay que buscar soluciones, pero que “en ningún caso estas soluciones pueden pasar por una penalización a los clientes”.





Le recogió el guante, si hacemos un símil pugilístico, Salvador Richart, presidente de la Asociación de Consignatarios de Barcelona. “Si Ateia tiene problemas con la cesión del transporte se deben dirigir a la naviera correspondiente porque nosotros como asociación no hacemos lobby, no podemos intervenir y han de ser estas, las que tienen sus propias estrategias a las que se tienen que dirigir”, afirmó Richart, que se mostró satisfecho por la poca incidencia en cuanto al tráfico que tuvo la Copa América y que indicó que este 2024 han sido alrededor de unos 7.000 los barcos consignados, un cifra un poco inferior al año anterior pero con buques más grandes, más eficientes y más económicos. Eso sí, Richart insistió en que el colectivo que preside no consignó ningún barco durante la celebración de la Copa América de Vela.



Siguiendo con el resto de la comunidad portuaria, Antoni Llobet, presidente del colegio oficial de agentes de aduanas y representantes aduaneros de Barcelona, quiso destacar el cambio tecnológico que está afectando a los sistemas aduaneros. En este sentido, destacó que la creación del DataHub “quiere centralizar y coordinar el intercambio de información entre las diferentes autoridades aduaneras de los estados miembros, facilitando el flujo de datos”. Llobet destacó también la entrada de países como China o la India, como actores clave en la política y economía internacional, hecho que traerá nuevas alianzas, tensiones y oportunidades para las que el servicio aduanero de Barcelona tiene que estar preparado.





Por último, Xabier Vidal, presidente de la Asociación de Empresas Estibadoras de Barcelona, recordó que el principal problema que han tenido este año ha sido el cambio de rutas habituales por el conflicto del Mar Rojo y aprovechó para sacar pecho del área de formación de la escuela de estibadores del puerto, al indicar que han incorporado a 300 trabajadores portuarios formados en este centro. Por último, Vidal dejó claro el objetivo de estibadores para el 2025. “Nuestro reto es que el puerto de Barcelona siga siendo el principal hub logístico del Mediterráneo».



## La comunidad logístico-portuaria de Barcelona celebra la Navidad

La comunidad portuaria de Barcelona se reunió la pasada semana en el tradicional cóctel e Navidad que organiza la Autoridad Portuaria de Barcelona. Allí, el presidente del puerto, José Alberto Carbonell, estuvo respaldado por los presidentes de las asociaciones profesionales del sector: Javier Vidal (estibadores), Salvador Richart (consignatarios), Emili Sanz (transitarios) y Antonio Llobet (agentes de aduanas y representantes aduaneros).



Pero, además, el puerto de Barcelona ha realizado grandes avances en materia de descarbonización, con las primeras conexiones OPS, que darán paso a otras nuevas en breve en las terminales de ferry del puerto y que suponen un gran paso adelante en el plan de transición energética.

Carbonell realizó un breve repaso a los logros alcanzados en 2024, entre ellos la reciente celebración de la America's Cup, que ha contribuido a reforzar la posición de Barcelona en el mundo y a estrechar la relación entre puerto y ciudad.



“El gran esfuerzo de toda la comunidad portuaria ha sido esencial en un año intenso en el sector marítimo, con cambios de rutas constantes debido a los diferentes conflictos bélico y los factores geopolíticos, que han dado lugar a su vez a congestiones en el Mediterráneo. El puerto de Barcelona se ha visto afectado por esta congestión, que ha generado tensión en las cadenas de suministro, pero con el sacrificio de todos seguimos gestionando este tema”.





Según Carbonell, 2025 será el año de mirar hacia el sur, con tres retos esenciales: la falta de calado, la competitividad puerto-aeropuerto y los accesos ferroviarios, todo ello con el denominador común de la mejora de la competitividad.



Finalmente, el presidente puso el acento en la sostenibilidad social, destacando la Creu de Sant Jordi que se ha concedido a la Fundación Cares, en la que la comunidad Portuaria está muy implicada.