

ateiainforma

Boletín informativo de **Ateia-OLTRA** Barcelona

**ON
FORWARD!**



ATEIA-OLTRA

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

Ateia-OLTRA Barcelona
Via Laietana 32-34, 2º, 08003 Barcelona
Tel. 93 315 09 03
www.bcn.ateia.com • ateia@bcn.ateia.com

LinkedIn

INICIATIVA FEM-HOV	03
EDITORIAL	04
FFW = SERVICIO ESENCIAL FFW = SERVICIO ESENCIAL	06
EMILIO SANZ, LA RECUPERACIÓN SERÁ GRADUAL, PERO MÁS RÁPIDA DE LO QUE PENSAMOS	08
EMILIO SANZ, LA RECUPERACIÓN SERÁ GRADUAL, "ESTOY CONVENCIDO DE QUE LA RECUPERACIÓN NOS LLEGARÁ ANTES DE LO QUE MUCHA GENTE VATICINA"	10
COVID 19	12
TRIBUNA ENRIC TÍCÓ, "CHINA, DE UNA U OTRA FORMA Y PARA CIERTOS PRODUCTOS, DEJARÁ DE SER LA FÁBRICA DEL MUNDO"	16
ENRIC TÍCÓ, LA NUEVA LOGÍSTICA DESPUÉS DEL COVID	19
ATEIA FORMACIÓN	20
COLABORACIÓN EU MEDITERRANI IMPARTE EN BARCELONA UN INNOVADOR GRADO EN LOGÍSTICA EMPRESARIAL DUAL	22
ANTENA JURÍDICA COVID – 19. FUERZA MAYOR: CUMPLIMIENTO O INCUMPLIMIENTO DE LOS CONTRATOS	23
ADUANA	27
MARÍTIMO MEDIDAS DE RECUPERACION - PORT BARCELONA	28
TIC INFORMACIÓN ELECTRÓNICA TRANSPORTE MERCANCÍAS POSICIÓN DEL CONSEJO UE	30
¿DOCUMENTOS DE TRANSPORTE DIGITALES? ¿YA? ¿AHORA? ¿SEGURO?	31
CIBERSEGURIDAD RECOMENDACIONES PARA NO SER VÍCTIMA DE UN CIBERATAQUE	33
CONGRESO IV CONGRESO INNOVACIÓN LOGISTICA 2020	34
ODS PERE NAVARRO: "LOS ODS APORTAN VALOR AÑADIDO A LAS EMPRESAS"	35
PLA DE SOSTENIBILITAT SECTORIAL	36
INICIATIVA INNOVADORA Y SOCIAL	37
SGS INFORMA... EXPORT ARABIA SAUDI - SASO QUALITY MARK (SQM)	38
SGS - GENERAR CONFIANZA EN TIEMPOS DE COVID-19	39
EMPRESA BREXIT	40
SERVICIOS PARA EMPRESAS ASOCIADAS	44

ATEIA – INFORMA
BOLETÍN INFORMATIVO BIMENSUAL
DE ATEIA-OLTRA BARCELONA

EDICIÓN y REDACCIÓN

ATEIA-OLTRA Barcelona

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

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

DISEÑO Y MAQUETACIÓN

Lluís Coma
lluis@lluiscoma.com

PUBLICIDAD

ATEIA-OLTRA Barcelona

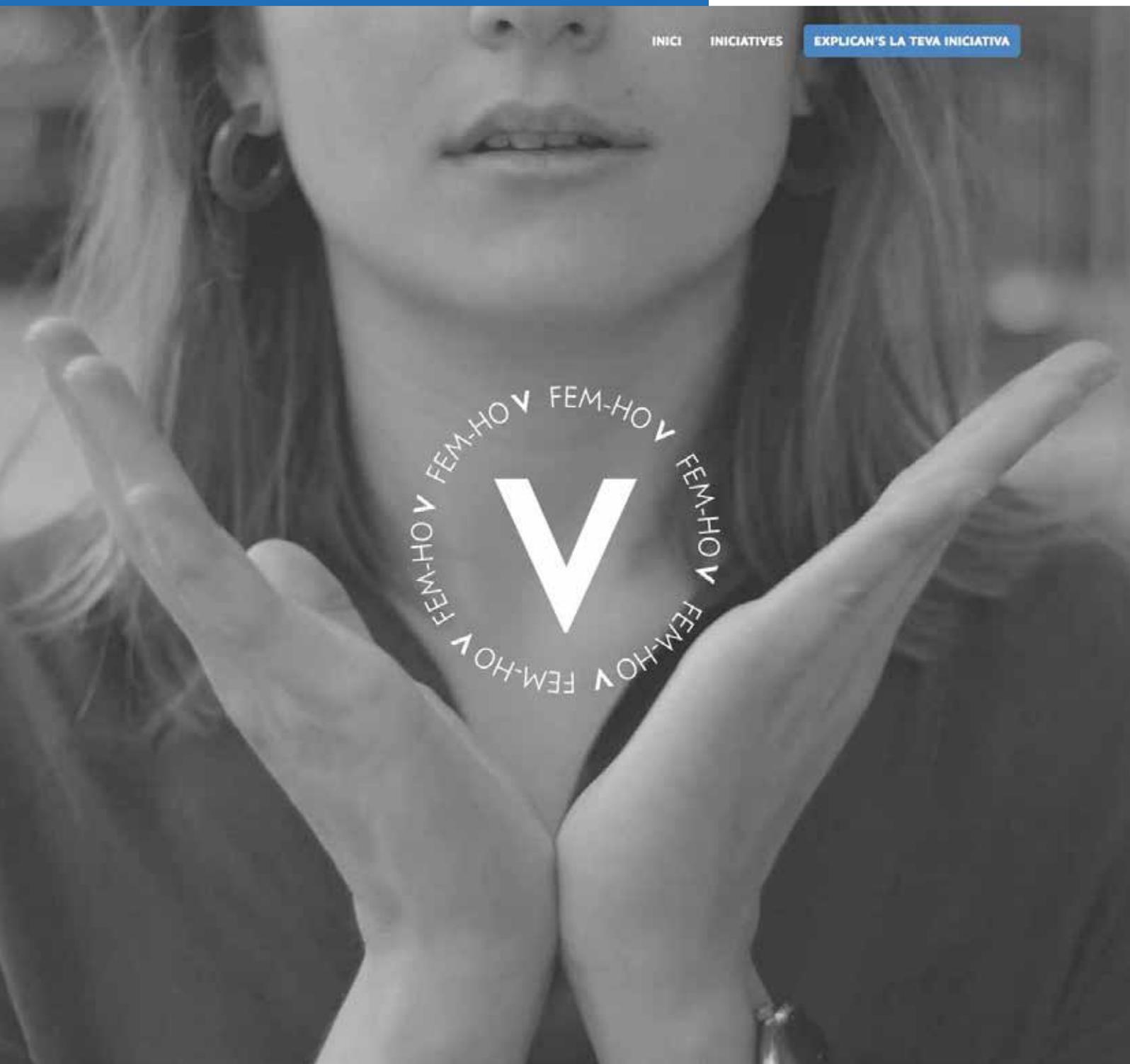
Tel. 93.315.09.03
email: ateia@bcn.ateia.com

**La distribución de esta publicación
electrónica es bimensual.**

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

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

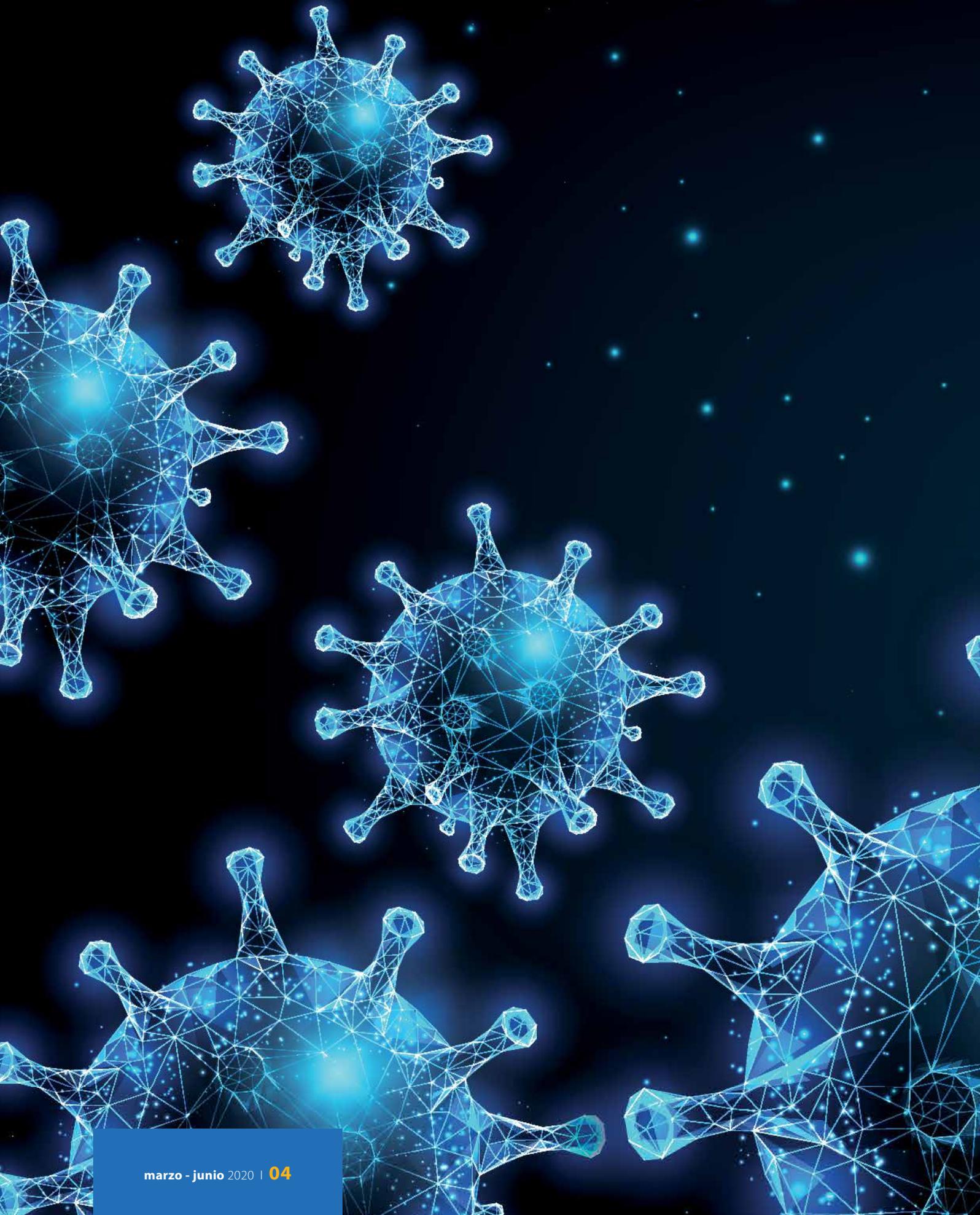
**La redacción de la presente edición se
cerró el 22 de junio de 2020**



FEM-HO V

La V és la forma que pot prendre la recuperació de l'economia si ens comprometem tots. Fem-ho V. Junts ens recuperarem més ràpid. A través de Foment del Treball, arriba aquesta iniciativa d'accions en cadena per fomentar la **#recuperació** de la nostra **#economia**. ●

www.fem-hov.cat



Desde mediados de marzo las empresas están inmersas en hacer frente a la emergencia sanitaria derivada del COVID19. Circunstancias que afectan de la misma manera a su Asociación, ATEIA-OLTRA Barcelona, que sigue atendiendo a las empresas asociadas y ofreciendo sus servicios.

Apreciamos las numerosas muestras de agradecimiento que los Asociados nos hacen llegar; empresas que valoran los servicios y la información oficial, rigurosa y puntual que reciben diariamente.

Desde ATEIA-OLTRA Barcelona también valoramos la colaboración de las empresas a la hora de formular consultas y propuestas que ayudan a argumentar y activar las gestiones necesarias ante las Administraciones y entidades competentes; muy especialmente, a través de nuestra Federación, FETEIA-OLTRA.

Esta y no otra es la razón de ser de una organización empresarial: defender y representar los intereses de sus empresas miembro.

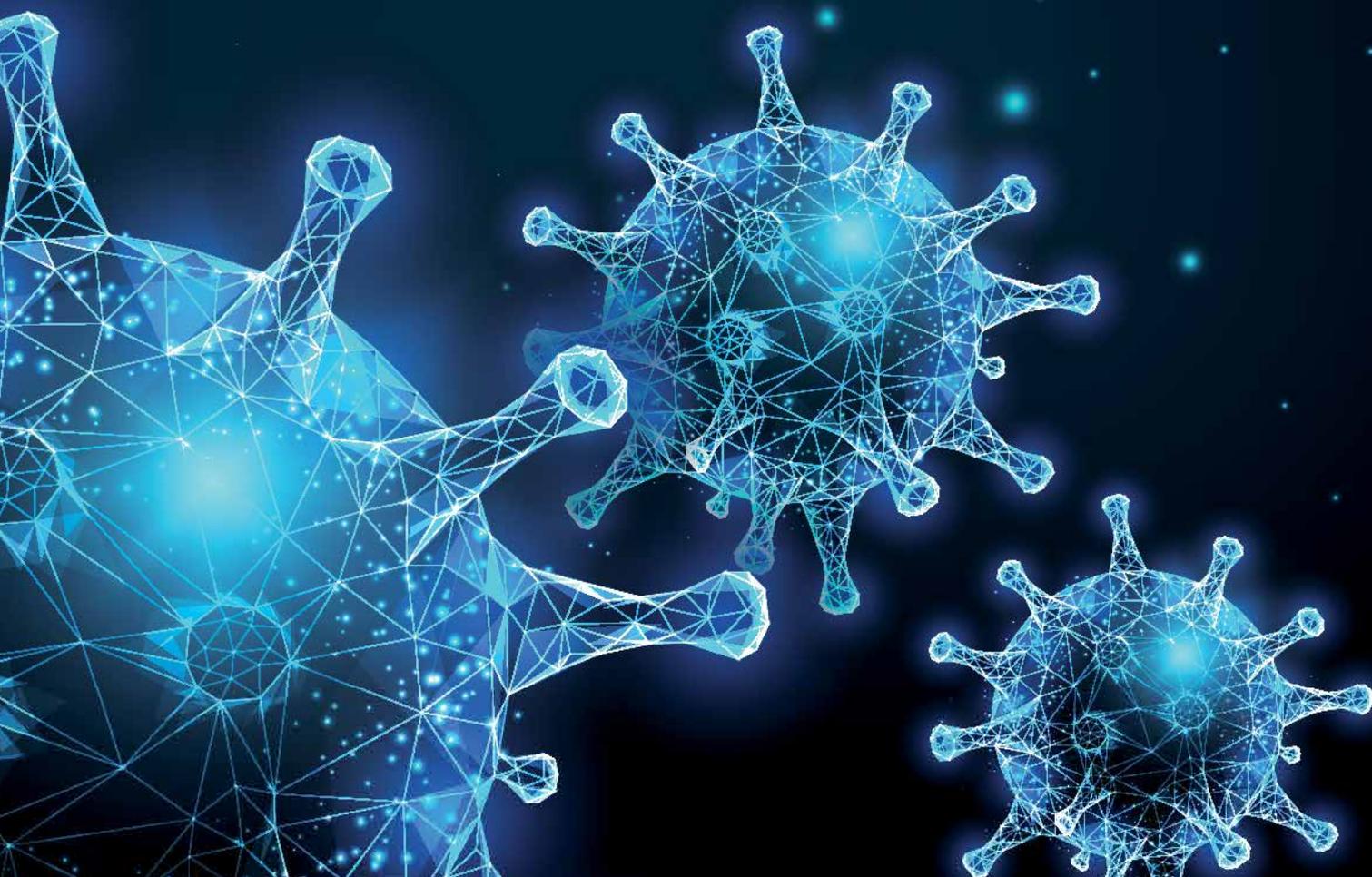
En estos momentos, fortalecer esa relación es clave para actuar con firmeza ante las Administraciones; para generar futuras y renovadas oportunidades de negocio; para que se reconozca el servicio esencial que prestan los transitarios en el transporte, la logística y el comercio internacional.

En nombre del Comité Ejecutivo y en el mío propio, deseamos que tanto vuestras familias como vuestros equipos estén bien; y quedamos, como siempre, a vuestra disposición para cualquier sugerencia y colaboración.

Que sea hasta pronto y recibid un cordial y atento saludo. ●

EMILIO SANZ
Presidente ATEIA-OLTRA Barcelona

(Carta a las empresas asociadas – 27 abril 2020)



FFW = SERVICIO ESENCIAL

“inclusión de forma expresa de la actividad de las empresas de nuestro colectivo – Transitarios-Representantes Aduaneros - en el Real Decreto que el Gobierno apruebe en el Consejo de Ministros, por considerarla imprescindible en la cadena de suministro para garantizar la continuidad de la actividad productiva y el abastecimiento de los bienes de primera necesidad.”

*28.03.2020 - **Petición de FETEIA-OLTRA al Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana***

“las actividades de importación y exportación de todo tipo de productos, bienes y materiales, en la medida en que se configuran como clave del abastecimiento o del cumplimiento de compromisos de contratos internacionales”

*31.03.2020 – **Nota Interpretativa del Ministerio de Industria y Turismo sobre la aplicación del RD-Ley 10/2020***

“El transporte de mercancías se considera actividad esencial, por lo que no hay restricción alguna”

*01.04.2020 - **Interpretación del Ministerio de Transportes, Movilidad y Agencia Urbana, sobre la consulta formulada por el Comité Nacional de Transporte Por Carretera, sobre la actividad de transporte como actividad esencial declarada en el RD-Ley 10/2020.***

“FIATA applauds the inclusion of freight forwarding within many national definitions of ‘essential services’. However, more needs to be done. Greater consistency in global responses, together with the implementation of facilitative measures, are required to ensure the continuance of well-functioning supply chains to move essential goods to where they are most needed throughout this crisis and beyond.

The crucial role played by the freight forwarding industry must continue to be recognised and enshrined in national responses to the COVID-19 crisis. At the same time, governments must do more to ensure the facilitation of essential goods movement throughout the supply chain.

In order to ensure the efficient movement of essential goods in the fight against COVID-19, it is internationally acknowledged that governments must first recognise the nature of the freight forwarding activity as an ‘essential service’, and then put in place policies that facilitate the effective rendering of these services.”

01.04.2020 - **Maintaining the flow of essential goods during the COVID-19 crisis**
Declaración completa en: <https://fiata.com/covid-19/general-information.html>

“la actividad del transporte y la logística está sosteniendo la continuidad de la cadena de suministro en los sectores esenciales y garantizando el abastecimiento de los productos imprescindibles para satisfacer las necesidades. Vuestro trabajo nos permite mantener las actividades esenciales, estáis conectando a empresas con proveedores y clientes, manteniendo importaciones y exportaciones y contribuyendo de esta manera al sostenimiento de la actividad productiva del país”

14.04.2020 – **Carta abierta de agradecimiento al sector del Transporte y Logística, del Ministro de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana**

“La logística, una actividad esencial en cualquier escenario”

30 mayo 2020 – **Cinco Días https://cincodias.elpais.com/cincodias/2020/05/28/companias/1590677043_870563.html**

LA RECUPERACIÓN SERÁ GRADUAL, PERO MÁS RÁPIDA DE LO QUE PENSAMOS

EMILIO SANZ - PRESIDENTE DE ATEIA-OLTRA BARCELONA

Para el presidente de ATEIA-OLTRA de Barcelona, Emilio Sanz, la actividad de los transitarios ha sido imprescindible durante la crisis del Covid-19. “Cuando el Gobierno de la nación estableció la orden de confinamiento para casi todos los ciudadanos del país no tuvimos del todo claro si nuestra actividad sería considerada “esencial”, y por esta razón nuestra federación nacional (FETEIA) elevó una consulta al Ministerio de Transportes, quien por mediación de su secretaria general de Transporte, Movilidad y Agenda Urbana, María José Rallo, nos confirmó que nuestra actividad era absolutamente esencial. Entiendo con ello que nuestra profesión ha sido claramente reconocida como prioritaria e imprescindible en estos duros días que nos está tocando vivir.”

El presidente de la Asociación de Transitarios de Barcelona considera que el sector tendrá un lugar preponderante en la recuperación. “Sin perder de vista que la logística es solo un instrumento o herramienta al servicio del comercio exterior, no tengo la más mínima duda de que la logística jugará un papel importante y determinante en la recuperación económica del país.”

“Es cierto que ha habido y habrá una reducción significativa en todos los tráfico tanto de export como de import, pero les recuerdo que cuando en Europa estamos todavía contabilizando fallecidos cada día, la fábrica del mundo (China) ya estaba en pleno rendimiento y dispuesta a embarcar sus mercancías tan pronto como nosotros estemos preparados para recibirlas.”

“Bajo mi punto de vista, la recuperación será lenta y gradual, pero estoy convencido de que será mucho más rápida de lo que la gente puede pensar en estos momentos”, añade Sanz.

Emilio Sanz no cree que la crisis suponga la destrucción de puestos de trabajo en el sector logístico. Aunque “por descontado habrá reajustes en algunas empresas de logística, pero no creo que en el sector transitario sea especialmente significativa esta opción.” Para el presidente del colectivo de los transitarios, “sin lugar a dudas, la experiencia que nos ha tocado vivir representa un punto de inflexión y sin duda habrá un antes y un después de superar esta situación. Por descontado, deberíamos aprovechar para cambiar algunas cosas o, dicho de otra manera, intentar obtener algo positivo de esta amarga experiencia. Una, entre las muchas frases atribuidas a Albert Einstein, decía La crisis es la mejor bendición que puede sucederle a personas y países porque la crisis trae progresos.”

Sobre la posible deslocalización de los centros de producción de China por otras regiones más próximas, Sanz piensa que “más bien preveo una situación contraria.” Es decir, “creo que habrá un incremento muy significativo en los niveles de tráfico entre Asia y muy especialmente China y el resto del mundo, incluida la Unión Europea.”

“Una vez superada su crisis, China vuelve a ser nuevamente la fábrica y tienda del mundo y se mantiene a la espera de que se optimice la situación en Occidente para empezar a inundarnos con sus productos de manera masiva, circunstancia esta que podría producirse incluso a finales de este mismo año.”



**“Bajo mi punto de vista,
la recuperación será lenta
y gradual, pero estoy
convencido de que será
mucho más rápida de lo que
la gente puede pensar en
estos momentos”**

“El último trimestre del presente año será muy activo. El 2021 será el año de transición entre este lamentable 2020 y el 2022 que, según mi punto de vista personal, será en el que volveremos a encontrarnos con la normalidad”

Según Sanz, augura que la actividad una reactivación económica en el último trimestre. “Naturalmente nuestro sector, como la mayoría de sectores, es consciente de un notable descenso en todas sus actividades y así seguiremos hasta finales de verano cuando intuyo se empezarán a ver signos de un lento pero progresivo aumento de cualquier actividad relacionada con la logística en general!”

“El último trimestre del presente año será muy activo e incluso preveo alguna que otra situación inimaginable en estos momentos, como una posible congestión en el puerto. El 2021 será el año de transición entre este lamentable 2020 y el 2022 que, según mi punto de vista personal, será en el que volveremos a encontrarnos con la normalidad. ¡Ojalá!”

Respecto a la intervención pública en este complejo periodo, “la administración pública debería instrumentalizar ayudas económicas a todos aquellos sectores que lo soliciten siempre y cuando puedan justificar que su crisis ha sido provocada como consecuencia del Covid 19. Por su parte, la Unión Europea, por mediación del Banco Central Europeo debería ofrecer (y las ofrecerá) ayudas económicas a los países miembros. Obviamente no se llamaría Plan Marshal, pero ¿por qué no... ¡an BCE’?”

En cuanto a las tecnologías que han surgido para adaptarse a la llamada “nueva realidad, Sanz opina que “nuestro sector debería tener un dominio significativo de las nuevas tecnologías (blockchain, etc), para poder hacer frente a los inconvenientes que pudiera originar cualquier otro contingente que se nos pudiera presentar en el futuro, ya sea este en forma de microbio, situaciones bélicas hoy por hoy impredecibles, o por qué no plantearnos una posible amenaza del espacio exterior. Alguno de ustedes podría esbozar una sonrisa al leer este comentario, pero quien nos iba a decir que un ser diminuto e intangible iba a tener a todo el planeta en jaque”

“Un buen ejemplo podría ser la utilización masiva de la telecomunicación especialmente en su formato de contacto visual masivo que nos permite mantener video conferencias con multitud de participantes independientemente de la ubicación de cada uno de los participantes.”

Asimismo, Sanz resalta que “estoy convencido de que el teletrabajo ha venido para quedarse; tal vez no será aplicable a todos los sectores pero sí que podría ser generalizado en un plazo razonablemente corto de tiempo.”

Por lo que respecta a la celebración de los grandes encuentros del sector, “sin lugar a dudas se volverán a celebrar los grandes encuentros del sector y entre ellos, nuestro día, el Día del Transitario que por las razones que todos sabemos nuestra asociación ha tenido que suspender este año.”

“Somos mediterráneos y llevamos en nuestro ADN la necesidad de la proximidad física y la comunicación en vivo; es por tanto una necesidad vital y esencial para nosotros. ¡Y tanto que volveremos a celebrar encuentros e incluso algunos de ellos este mismo año!”

“Nuestra prioridad para el 2021 es mirar al frente e intentar entre todos levantar la economía y, de paso, nuestro depauperado estado anímico que también nos los merecemos;” concluye el presidente de ATEIA Barcelona, Emilio Sanz. ●

● <https://diarioelcanal.com/la-recuperacion-sera-gradual-pero-mas-rapida-de-lo-que-pensamos/>

“El último trimestre del presente año será muy activo. El 2021 será el año de transición entre este lamentable 2020 y el 2022 que, según mi punto de vista personal, será en el que volveremos a encontrarnos con la normalidad”

“ESTOY CONVENCIDO DE QUE LA RECUPERACIÓN NOS LLEGARÁ ANTES DE LO QUE MUCHA GENTE VATICINA”

EMILIO SANZ - PRESIDENTE DE ATEIA-OLTRA BARCELONA

Inmerso de lleno en la desescalada, el sector logístico sigue con la ardua tarea de analizar la situación e indagar en posibles soluciones. En este punto, cabe tener en cuenta que “intentar definir la situación actual de todos los colectivos que conforman el sector logístico con una sola descripción es francamente difícil, ya que cada uno de ellos afronta y pasa por su situación particular”; ha explicado a este Diario Emilio Sanz, presidente de ATEIA-OLTRA Barcelona, quien augura una recuperación más rápida de lo previsto.

Como casi todo el tejido productivo y económico, “cada sector ha salido, en mayor o menor medida, tocado por la pandemia, pero no todos con igual intensidad”, recuerda Sanz. Aunque reconoce que el sector “va por el buen camino”, tilda de “temeridad” el hecho de “intentar hacer un balance” de la coyuntura actual “cuando aún no hemos acabado del todo con el bichito”.

Aún así, el presidente de ATEIA Barcelona se aventura a afirmar que, actualmente, “los diferentes colectivos de los sectores marítimo y aeroportuario se encuentran haciendo una evaluación de los daños sufridos por la pandemia y, por otra parte, diseñando sus estrategias de cara al futuro inmediato”.

En esta línea, hablando de previsiones, Emilio Sanz se muestra optimista al respecto: “Estoy convencido de que la recuperación nos llegará antes de lo que mucha gente vaticina y estoy seguro de que en pocos meses recuperaremos los niveles de los tráficos internacionales”, asegura, aunque algunos sectores, como el de los cruceros tardarán “un poco más”.

TRÁFICO AÉREO

El tráfico de mercancías ha vivido una situación sin precedentes con el estado de alarma, afectando a cada una de sus áreas de una manera distinta. “Sin querer decir que el tráfico marítimo en general ha sido menos castigado por la pandemia, sí que es evidente que el tráfico aéreo está siendo una de las actividades más perjudicadas por los efectos del confinamiento”, señala Sanz.

El presidente de ATEIA Barcelona recuerda las imágenes de los aeropuertos de Barcelona o Madrid, entre otros, “absolutamente huérfanos de gente”. De modo que, “si no hay gente (entiéndase pasajeros) pues no hay aviones y, si no hay aviones, pues no existe la posibilidad efectiva de transportar mercancías, y eso prolongado durante algunos meses y a nivel mundial”, afirma.

Durante todas estas semanas, la carga aérea ha jugado un papel fundamental para garantizar el abastecimiento de material sanitario. “Se han fletado aviones para el transporte de algunas mercancías”, reitera Emilio Sanz, sin embargo, el presidente de ATEIA Barcelona apela al pequeño porcentaje que este tráfico puede suponer “en comparación con la cantidad de aviones que se movían en su solo día en todo el planeta” antes de la situación creada por el coronavirus.

“Estoy convencido de que la recuperación nos llegará antes de lo que mucha gente vaticina y estoy seguro de que en pocos meses recuperaremos los niveles de los tráficos internacionales”



SITUACIÓN DE LAS EMPRESAS

Respecto a las empresas que conforman ATEIA-OLTRA Barcelona, Emilio Sanz apunta a una “sorprendente tranquilidad”, lo que no significa que algunas de ellas, en mayor o menor medida, “estén pasando por momentos difíciles”.

Definir la situación de las compañías es una tarea “complicada tratándose de 120 empresas transitorias entre las que hay grandes, medianas, pequeñas y algunas de ellas especializadas en tráficos muy concretos”, aclara Sanz. No obstante, el presidente de la Asociación recuerda que ninguna de ellas ha solicitado la baja en la organización “durante la crisis pandémica”.

Respecto a los problemas a los que se enfrentan las empresas del sector y de la asociación, Sanz reconoce que, dejando a un lado los posibles problemas de liquidez, “que naturalmente puede haber algún caso”, el presidente de ATEIA Barcelona apunta a las “dificultades operativas”. Refiriéndose al teletrabajo, Sanz recalca los problemas “que han surgido como consecuencia de la desubicación de sus respectivos lugares de trabajo, a la que muchos profesionales de nuestro colectivo se han visto obligados a poner en práctica”.

“La normalidad vendrá sola y sin adoptar grandes y/o excepcionales medidas”

PERSPECTIVAS

Por otra parte, las empresas del sector trabajan para dar con las medidas adecuadas para hacer frente a la nueva normalidad. Ante esta situación, Emilio Sanz reflexiona sobre la realidad en China y explica que “cuando en Europa estábamos inmersos en plena crisis pandémica, la tienda del mundo (China) ya había abierto sus puertas y sus fábricas empezaban a producir con el denuedo al que nos tenían acostumbrados antes del Covid-19”, lo que “me invita a pensar que la normalidad vendrá sola y sin adoptar grandes y/o excepcionales medidas. En breve, y ya instalada la normalidad entre nosotros, nos veremos nuevamente inundados con sus mercancías”, concluye Sanz. ●

MEDIDAS DE LA APB

Emilio Sanz también se ha pronunciado con respecto a las medidas de la AP de Barcelona para aligerar los efectos de la crisis derivada de la pandemia. Según el presidente de ATEIA-OLTRA Barcelona, “en el Plan de Recuperación con la rebaja de tasas hasta el año 2022 solo puedo ver aspectos positivos con medidas muy oportunas y adecuadas para hacer frente al impacto económico negativo que está dejando esta crisis”.

Los previsible beneficios de las medidas “van orientados a beneficiar al cliente usuario (importador/exportador), al principal cliente del puerto (las navieras), así como a otros colectivos directamente relacionados con nuestro enclave portuario”, apunta Sanz. Ante esta decisión, y como presidente de ATEIA Barcelona, Sanz reconoce el gesto de la APB respecto a esta rebaja de las tasas, “que le va a suponer un descenso de ingresos de bastantes millones de euros”.

Además, Sanz destaca que el Puerto de Barcelona “ha sido el primero del país en adoptar unas medidas diseñadas para paliar los efectos negativos derivados de la caída generalizada de tráficos, así como de apoyo a su previsible progresiva recuperación que se adivina más lenta de lo que sería deseable”. ●

- <https://www.diariodelpuerto.com/estoy-convencido-de-que-la-recuperacion-nos-llegara-antes-de-lo-que-mucha-gente-vaticina>

COVID 19

ATEIA-OLTRA Barcelona valora las numerosas aportaciones, sugerencias y propuestas de sus empresas asociadas en relación con la crisis sanitaria y los efectos que algunas normas han supuesto para las empresas y su operativa.

Aportaciones que han sido canalizadas a las Administraciones y organizaciones correspondientes (Aduana, FETEIA-OLTRA, Foment del Treball, Port de Barcelona, etc.) y han derivado en consultas y circulares informativas; en este último caso y además de las circulares habituales, se han remitido alrededor de 260 circulares relacionadas con la crisis sanitaria y sus efectos.

Esta es la razón de ser de una organización empresarial como ATEIA-OLTRA Barcelona: defender y representar los intereses de las empresas transitarias, operadores logísticos y representantes aduaneros asociados. ●

FOMENT DEL TREBALL

Las empresas transitarias, operadores logísticos y representantes aduaneros asociados a ATEIA-OLTRA Barcelona han recibido circulares, comunicados e informes elaborados por los **Departamentos Laboral, Economía, Fiscal e Internacional de Foment del Treball**, así como de su **Oficina de Prevención de Riesgos Laborales**. ●

FETEIA – OLTRA

FETEIA-OLTRA, en colaboración con las ATEIA's y sus Comisiones Técnicas, ha atendido y canalizado las numerosas peticiones, propuestas y sugerencias de las empresas asociadas durante la crisis sanitaria internacional. Entre las más significativas, las que siguen a continuación:

- **Solicitud a la Secretaria de Estado de Hacienda sobre el diferimiento del IVA a la Importación**
 - **Circulares** (1 abril - 25 mayo)
- **Solicitud al Ministerio de Transportes sobre la necesidad de facilitar y proveer de material necesario al sector de la logística (geles, guantes y mascarillas)**
 - **Circulares** (30 Marzo – 6 abril, 8 abril y 14 abril 2020)
- **Informes sobre el Real Decreto Ley 10/2020**
 - **Circulares** (29 y 30 marzo 2020)
- **Aplazamiento pago de la deuda aduanera y tributaria (Real Decreto Ley 11/2020)**
 - **Circular** (1 abril 2020)
- **Apoyo a la Comunicación FIATA que solicita a las compañías navieras modificar sus prácticas en relación a los cargos por demora y detención durante la crisis sanitaria internacional**
 - **Circular** (2 abril 2020)
- **Demoras, paralizaciones en terminales/compañías de handling de puertos y aeropuertos, respectivamente**
- **Aplazamientos CASS**
Petición moratoria o fraccionamiento pagos/liquidaciones CASS
- **Edificios Servicios Generales – AENA: Alquileres**
 - **Circular** (15 abril 2020)
- **Solicitud al Ministerio de Hacienda de tutela fiscal para las empresas del sector transitario**
 - **Comunicado** (23 abril 2020)
- **Insistencia ante el Ministerio de Hacienda en la tutela y apoyo financiero directo para los transitarios, consecuencia de la crisis sanitaria**
 - **Comunicado** (3 abril 2020)
- **Petición al Ministerio de Transportes de un Observatorio de Carga Aérea de Mercancías**
 - **Comunicado** (4 junio 2020)



COVID 19

WEBINARS

Impacto del COVID-19

6 mayo, *European Logistics Platform*

Presentaciones y conclusiones del webinar organizado por la European Logistics Platform, en el que participó FETEIA-OLTRA.

- **Circular** – 12 mayo

“La nueva logística después del COVID”

21 mayo, *Café Virtual – Bytemaster*

El Presidente y el Secretario Técnico de FETEIA-OLTRA, Enric Ticó y Martín Fernández, comparten puntos de vista y tendencias sobre el impacto en la industria transitaria y las problemáticas a las que se enfrenta el sector en el nuevo escenario

- **Visualización de la sesión**
- **Presentación**

Resumen del Café Virtual

Los 10 puntos más importantes ...



1. Compromiso ejemplar de toda la cadena logística
2. Apoyo destacado de FIATA y CLECAT en ayuda al sector logístico
3. Covid-19 como acelerador del teletrabajo y medidas más ecológicas
4. Nuevo rol de la Administración Pública como aliado del tejido empresarial
5. El Ferrocarril como medio de transporte fiable y con gran potencial en los próximos años
6. Hacia una globalización más racionalizada (diversificación y acercamiento de productores)
7. Las cadenas logísticas más efectivas son las que mayor grado de confianza aportan
8. Gran avance del teletrabajo (del 7% al 80%) y del e-commerce (+50%)
9. El sector requiere en estos momentos medidas de ayuda y no de más control o fiscalización
10. Operadores siguen asumiendo mayor responsabilidad y riesgo del que realmente les corresponde

FETEIA está trabajando intensamente junto con las ATEIAS para que la administración tenga en consideración todas sus recomendaciones y facilitar así una mejor operativa de todo el sector.



“Darwin tenía razón. O por qué la logística ha seguido funcionando”

Enric Ticó, Presidente FETEIA-OLTRA

3 junio, *Cerle Infrastructures*

- **Visualización de la sesión**
- **Presentación**

“Reflexiones de un otoño marítimo”

11 junio, *FETEIA – ALACAT*

- **Visualización de la sesión**

“CHINA, DE UNA U OTRA FORMA Y PARA CIERTOS PRODUCTOS, DEJARÁ DE SER LA FÁBRICA DEL MUNDO”

ENRIC TICÓ - PRESIDENTE DE FETEIA-OLTRA

El tejido asociativo del mundo logístico se encuentra a pleno rendimiento para hacer que esta situación afecte lo menos posible a sus respectivos sectores y para mantener completamente informados a sus asociados sobre los constantes cambios.

Además, cada engranaje de la cadena logística deberá replantearse su actividad y operativa para poder hacer frente a las previsiones de un futuro inmediato, como la dependencia productiva de China o como el cambio de paradigma en las relaciones humanas, tal y como asegura en una entrevista a este Diario Enric Ticó, presidente de FETEIA-OLTRA.

Hablando de previsiones, ¿a qué cambios se enfrenta el sector transitario y cuándo cree que volverá una cierta normalidad?

Lamentablemente, todo parece indicar que este es un proceso largo y en el que debemos ir midiendo cada paso, sobre todo para evitar posibles repuntes de infectados. Por ello, no parece que se recupere la normalidad antes del mes de julio.

En cuanto a los problemas, el nuestro es un sector completamente ligado a la actividad económica y al comercio internacional, de modo que es de suponer que tardaremos un tiempo en recuperar la actividad de transportes y aduanera anterior a esta crisis.

¿A qué retos se enfrenta el sector transitario en general y FETEIA-OLTRA en particular?

Nuestro principal reto como Federación es y seguirá siendo el conseguir la adopción, por parte de las autoridades tanto españolas como europeas, de medidas que fomenten y promuevan el comercio y transporte internacional, así como medidas de apoyo a los operadores de transporte, para poder superar la difícil situación económica que deberemos afrontar.

La previsión es que esta crisis supondrá un cambio de paradigma en las relaciones humanas y, por tanto, también comerciales. Las tensiones en las cadenas de producción y transporte también pueden tener un impacto en el desarrollo del proceso globalizador. Es difícil prever el futuro, pero está claro que tenemos que ser ágiles para adaptarnos a las nuevas situaciones. A pesar del confinamiento, hemos puesto en marcha herramientas de trabajo que nos demuestran que podemos ser versátiles y seguir trabajando..

¿Cuál es la preocupación del sector? ¿Y cuál su principal preocupación como presidente de FETEIA-OLTRA?

La principal preocupación del sector, que también hago mía, es la situación generada por la caída en la actividad económica y, por extensión, en el comercio internacional y el transporte. Lamentablemente, la economía está sufriendo una dura corrección y nuestro sector no es ajeno.

“La principal preocupación del sector es la situación generada por la caída en la actividad económica y, por extensión, en el comercio internacional y el transporte”

Mi principal preocupación como presidente de FETEIA-OLTRA no es otra que trabajar en el desarrollo de medidas que permitan asegurar la supervivencia de nuestras empresas y, con ello, el mantenimiento de los puestos de trabajo de nuestro colectivo.

¿A qué problemas se enfrenta actualmente el sector?

En la Federación estamos teniendo una actividad y dedicación enorme e histórica por el nivel de dedicación especial e intensa. Nos encontramos inmersos en una avalancha legislativa frenética (tanto por parte de las autoridades españolas como europeas).

Además del análisis de la implicación de estas nuevas normas en el sector, estamos en permanente contacto escrito y mediante videoconferencias con nuestros colegas europeos (a través de CLECAT) y del resto del mundo (a través de FIATA) para tratar de dar el mejor soporte a nuestros asociados en estos momentos tan complicados.

El principal problema es la profunda caída de la actividad que están sufriendo las empresas, especialmente en algunos subsectores de la cadena logística.

¿Cómo está funcionando la Federación ante esta coyuntura?

En mi opinión, y sin ánimo de caer en una falsa complacencia, creo que la Federación está ofreciendo un buen servicio a nuestros asociados-miembros, actuando de interlocutores directos ante las administraciones del Estado e internacionales.

Centramos nuestra actividad en tres frentes: la información permanente sobre novedades normativas de cualquier ámbito que tengan impacto en nuestras empresas; la interacción con las autoridades y asociaciones de otros Estados, en la búsqueda de propuestas y soluciones comunes que resulten de utilidad; y la resolución de consultas sobre cuestiones particulares que puedan afrontar nuestros asociados durante estas fechas.

Respecto a la insistencia de FETEIA en solicitar a IATA que aplase los pagos del CASS, ¿ve posible una respuesta positiva?

Creemos que en todo momento pueden atender nuestra petición, como una ayuda excepcional y única para el sector desde la implantación del CASS en la UE; pero con el parecer negativo que nos mandaron y que trasladamos seguidamente a FIATA y CLECAT recibiendo una respuesta en similares términos, dudamos de la buena disponibilidad de IATA para reconsiderar su posición.

Por otra parte, ¿cómo se está ayudando a la Comunidad Portuaria, así como a los socios de FETEIA-OLTRA?

Algunas autoridades portuarias ya han adoptado alguna medida de apoyo a los operadores, como el aplazamiento en el pago de tasas portuarias, el adelanto del pago a proveedores, o la reducción temporal de la exigibilidad de tráficó mínimos, si bien son medidas que a los transitarios nos afectan de manera indirecta.

Nuestras empresas se encuentran debidamente informadas por parte de FETEIA de todas las medidas normativas publicadas durante estos días, así como de los importantes cambios sobre los procedimientos aduaneros que se están produciendo diariamente. Y, por supuesto, atendiendo a un gran número de consultas que nuestras empresas nos formulan y que atendemos desde la Federación de forma puntual. Quiero agradecer el esfuerzo extraordinario que ha hecho todo el equipo profesional de FETEIA-OLTRA. ●

“La dependencia que tiene el mundo de la producción china tiene sus ventajas, pero también sus inconvenientes, tal y como está quedando acreditado”

“Nuestras empresas se encuentran debidamente informadas por parte de FETEIA de todas las medidas normativas publicadas durante estos días, así como de los importantes cambios sobre los procedimientos aduaneros que se están produciendo diariamente”

DEPENDENCIA PRODUCTIVA DE CHINA, CONVERGENCIA ENTRE ESTADOS MIEMBROS Y APUESTA POR LA TECNOLOGÍA

La coyuntura actual llevará a que todo el tejido empresarial y productivo replantee su operativa. En este sentido, Enric Ticó, presidente de FETEIA-OLTRA, considera determinadas premisas que deben tenerse en cuenta.

¿Qué lección debemos sacar de este escenario para afrontar situaciones adversas de este tipo en el futuro?

En primer lugar, parece claro que la dependencia que tiene el mundo de la producción china tiene sus ventajas, pero también sus inconvenientes, tal y como está quedando acreditado. Es de prever ciertos cambios en esta dependencia absoluta, que provoca una paralización mundial en caso de que se produzcan fenómenos como el que nos está afectando. En segundo lugar, teniendo en cuenta que trabajamos en un mercado único, necesitamos una mayor convergencia entre los distintos Estados miembros de la Unión Europea para obtener una respuesta unánime de nuestros gobernantes. Y en esta misma línea, un acercamiento mayor y más intenso con nuestros colegas europeos para debatir y analizar problemas comunes. Necesitamos más Europa. Por último, hemos de potenciar, empresa por empresa, las tecnologías que nos permiten trabajar contra viento y marea. La mundialización de la economía y las relaciones humanas tienen su contrapartida negativa, que puede afectar, nuevamente en el futuro, el comercio internacional. Debemos aprender de la actual situación de emergencia.

FIN DE CHINA COMO FÁBRICA DEL MUNDO

La globalización de la economía ha perdido fuelle y seguirá perdiéndolo en el futuro por la necesidad que tendrán los Estados de autoabastecerse de ciertos productos o hacerlo en los mercados más próximos. Probablemente sucederá, no sólo con los productos ligados a la sanidad, sino también con otros como los alimenticios, los textiles, los perecederos y otros bienes intermedios. China, de una u otra forma y para ciertos productos, dejará de ser la fábrica del mundo. A partir de aquí la logística de la última milla, con la robotización sofisticada de las operaciones de recogida y entrega, y la de los transportes internacionales de corta y media distancia, adquirirán mayor importancia, y nuestras empresas están perfectamente preparadas para asumir los retos que habrá de suponer el incremento de esta clase de operaciones muy ligadas al e-commerce. Removiendo un poco en la historia de la profesión, se podría encontrar que en los genes de los transitarios se encuentra la aptitud innata para prestar con eficiencia esta clase de servicios, pues su actividad nació por allá los años 20 del pasado siglo para conectar el tráfico marítimo con el terrestre y organizar el transporte internacional intraeuropeo.

TRANSPORTE POR CARRETERA

Sin desconocer la grave crisis que afecta a todos los modos de transporte, no hay duda que el terrestre por carretera será uno de los más afectados, dado el descenso en la actividad económica. Por ello, desde nuestra Federación apoyaremos todas las medidas que puedan ayudar al sostenimiento de este sector tan vital para la economía capilar de cualquier país. ●

RUTINA DURANTE EL ESTADO DE ALARMA

¿Cómo es su actividad diaria y cómo compagina la vida personal con la profesional en esta situación excepcional?

Estamos toda la familia en casa e intentamos cumplir unos horarios que preestablecimos. Separando el trabajo de las tareas domésticas, y programando algunas actividades, por ejemplo, a última hora de la tarde tomamos clases de Zumba para hacer un poco de ejercicio y vemos la televisión a partir de las 9 de la noche. Intentamos diferenciar la actividad de los fines de semana, pero esto es complicado, porque estas han sido unas semanas de muchas urgencias, tanto para mi empresa como para FETEIA y ahora que tenemos el despacho en casa, uno cae en la tentación de trabajar a todas horas. Hemos descubierto que todos tenemos habilidades domésticas, por ejemplo, mi hija es una extraordinaria cocinera, y también laborales, relacionadas con el teletrabajo.

¿Cómo ha cambiado su día a día profesionalmente?

Radicalmente. Profesional y personalmente hablando. Para no generalizar, yo he descubierto dos cosas: perdemos mucho tiempo en desplazamientos y en reuniones presenciales, y ahora ha quedado demostrado. Si exceptuamos la primera semana de aprendizaje (y de grandes cambios normativos y organizativos), desde entonces puedo afirmar que hemos ganado en competitividad y eficiencia. ●

- <https://www.diariodelpuerto.com/china-de-una-u-otra-forma-y-para-ciertos-productos-dejara-de-ser-la-fabrica-del-mundo>

PUNTO DE VISTA



Por
Enric Ticó

Presidente de FETEIA
Presidente Consejero-Delegado de CIMALSA

La nueva logística después del COVID

El sector empresarial se encuentra extenuado por la crisis ocasionada por la pandemia. No obstante, no todo el sector logístico ha sufrido el mismo castigo. Por ejemplo, las compañías especializadas en ámbitos como la alimentación, medicamentos, servicios básicos, mensajería... han trabajado más que nunca. Con mucha tensión, pero el negocio ha resistido. En los últimos años, el sector público ha perdido su empuje y ha demostrado no sólo su desconfianza en sí mismo, sino también hacia la familia logística -posiblemente por la imagen deteriorada de nuestro sector- con un alud de políticas y decisiones burocratizadoras hasta extremos ridículos. **Nuestro sector, y muchos otros, van a necesitar de la creación de Agencias Públicas que permitan salir de la maraña burocrática, y que sean facilitadoras y no limitadoras del trabajo empresarial.** De hecho, y contra todo pronóstico, la recuperación se basará primordialmente en el papel que jugará el sector público: facilidades, ayudas a fondo perdido para los sectores más débiles de la cadena logística, tales como autónomos y pymes. Para personas y empresas que no están en paraísos fiscales, para entendernos.

Las grandes corporaciones han apostado estos últimos tiempos por el desarrollo tecnológico. Y en estos momentos de crisis, confinamiento y riesgo de rotura de la cadena logística, esta apuesta ha ayudado a superar la crisis. **LA NUEVA LOGÍSTICA, la logística altamente tecnificada y tecnológica, crea y sostiene puestos de trabajo de calidad, cada vez nuestro sector necesita más TALENTO, profesionales de alta cualificación y bien remunerados.**

La logística supone el 13,8% del PIB catalán, el 8% del PIB español, según manifestó el ministro de Fomento en la inauguración del añorado Salón Internacional de la Logística de Barcelona (SIL). Y porque, a pesar de la imagen desdibujada y errónea que algunos tienen de esta actividad económica, en un mundo intercomunicado sólo los operadores logísticos, los transitarios, garantizan que los supermercados, las farmacias, nuestros frigoríficos, estén abastecidos y que no haya ningún corte de suministro. Y es a ellos a los que hemos de agradecer que durante la pandemia y a pesar de algunos comportamientos históricos de una parte de la población -posiblemente los que hoy se pasean sin mascarillas por las calles- la cadena logística no haya fallado. Nuestra Coca-Cola zero estaba en todas las estanterías de las tiendas. **Y hablando de mascarillas: ¿Y nuestras mascarillas?**

¡Ah, las mascarillas! El operador logístico no puede organizar el tránsito de materiales que la industria no produce. Y no transporta alimentos si la gente no los consume o requiere. Es decir, la logística no es el motor de la economía, sencillamente es el aceite que permite que el motor funcione.

De hecho, y contra todo pronóstico, la recuperación se basará primordialmente en el papel que jugará el sector público: facilidades, ayudas a fondo perdido para los sectores más débiles de la cadena logística, tales como autónomos y pymes

No tiene sentido por sí sola, pero tiene todo el sentido del mundo. Es insustituible.

La mayor parte del sector logístico, con todos sus agentes: transitarios, transportistas, infraestructuras portuarias, viarias, aeroportuarias, ferroviarias, portuarios, representantes aduaneros, compañías de almacenaje, consignatarios, OEA's... han resistido el embate (con una excepción, el modo aéreo ha sufrido las restricciones de la movilidad más que los otros modos), y han asegurado que se pueda seguir desarrollando la actividad económica en condiciones razonables. Sin hacer ruido, nos han permitido a todos vivir en el confinamiento sin preocuparnos, al menos por nuestro suministro.

Quiero resaltar la especial resiliencia y fiabilidad del sistema ferroviario, a pesar de tener una cuota residual en España. La estulticia de los poderes públicos ha ocasionado que la cuota del transporte ferroviario en este país no sobrepase el 2,5% (hoy no toca hablar de AVE's ineficientes, lo sé) pero **en Europa, el ferrocarril ha demostrado ser pieza clave para asegurar la fiabilidad de la cadena logística.** Si hasta ahora hemos trabajado para construir y consolidar las TERMINALES MULTIMODALES que aseguren el perfecto intercambio entre tren y camión, o entre tren y la distribución urbana, ahora la apuesta definitiva no puede esperar: la nueva terminal ferroviaria del Port de Barcelona (impulsada por la filial de SNCF/VIA y CIMALSA) las nuevas terminales del Penedès y la del Empordà (sólo pendiente de un convenio interadministrativo... desde hace 10 años)... Pero no quiero hablar únicamente de Catalunya. **Necesitamos una planificación ordenada de las necesidades infraestructurales que ayude a la recuperación económica y que éstas sean sostenibles y eficientes.** En todo caso, pienso que ha quedado claro que el modo ferroviario nos ha garantizado el mantenimiento del servicio. En un mundo confinado, la vía, el carril, ha roto fronteras. Tampoco quiero olvidar la actitud heroica del mundo del camión, de las empresas transportistas y la profesionalidad extraordinaria de sus conductores/as.

Seamos positivos, el futuro inmediato nos encontrará mejor preparados... porque peor (preparados) imposible. Por favor, pongan al frente de las carteras ministeriales, de la Administración, a personas y equipos profesionales, sin masters falsos o ganados en el bingo, personas

adecuadas y preparadas para las situaciones que se tendrán que afrontar. Y pongamos en manos de los profesionales (transitarios, navieras, compañías aéreas...) la organización del comercio internacional. ¡Por Dios! Precisamente cuando la situación es más complicada, más tensa e impredecible **se han realizado compras internacionales de material sanitario sin contar con profesionales del sector,** que tienen agentes en todos los rincones del mundo, conocen las facilidades (y las inoperancias) aduaneras de los distintos países... De Rotterdam y su aduana hablaremos otro día.

Pensemos en el futuro, por muchas dudas que tengamos. Permítanme una reflexión: cualquiera sabe que no podemos poner todos los huevos en la misma cesta. Porque cuando la cesta única se rompe, cuando China cierra, se interrumpe el comercio, la economía y la cadena de suministro. Algunas compañías me dicen que han decidido volver a comprar en fábricas más cercanas. Algunas de estas fábricas, en el interín, han desaparecido, claro. Pero muchas otras se han reinventado, especializado... y, sin duda, están dispuestas a recibir nuevamente encargos de sus antiguos socios. **Es lo que podríamos llamar la Globalización Regionalizada, la nueva logística que nos permitirá seguir operando globalmente, pero valorando más los mercados cercanos...** y sin olvidar la potencialidad del continente africano y Latinoamérica. Debemos asegurar un mínimo de oferta y demanda a través de proveedores regionales. Apostando por la reindustrialización limpia, el consumo de productos Km 0, ahora que los hemos redescubierto y los pequeños productores se han fijado en que internet existe como canal de grandes oportunidades. Comercio e industria de proximidad. Puestos de trabajo regionalizados, aprovisionamiento asegurado. **Seguiremos viviendo en el concepto MEGA, pero no iremos habituando al MICRO, a la especialización, al transporte de no tan larga distancia y más fiable.**

¿Qué cadenas logísticas han funcionado y han resistido mejor? Las que se basan en la CONFIANZA. Las máquinas son esenciales pero, por suerte, las relaciones personales entre operadores, transitarios, representantes aduaneros y clientes han sido básicas para asegurar la cadena. Alguien decía el otro día que esta cadena de suministro es una cadena de desconfianzas. ¡Todo lo contrario!: **Con los riesgos que asume hoy en día el que organiza dicha cadena, no vamos a trabajar con quien no conozcamos y nos fiemos de él. La FIDELIDAD ha sido también pieza clave de la resiliencia.**

La nueva logística se apoyará también en la TECNOLOGÍA. Estos últimos años nos hemos hartado de hablar de internet, de blockchain (el último congreso de FETEIA en Asturias lo dedicamos precisamente a investigar sobre este campo), de

La logística no es el motor de la economía, sencillamente es el aceite que permite que el motor funcione. No tiene sentido por sí sola, pero tiene todo el sentido del mundo. Es insustituible

tecnologías que nos permiten reuniones y cursos no presenciales. Y llevábamos razón. Los que hicieron oídos sordos han sufrido. En cambio, quien ha avanzado hacia esta apuesta, ha podido mantener una actividad de despacho y de oficina más que razonable. Creo que en tres meses hemos avanzado más en estos temas que en tres años. Y ahora, como todo el mundo dice, la tecnología ha venido para quedarse. **Sin tecnología no hay negocio. Cierto es que la robotización destruye puestos de trabajo, pero crea ocupación, como antes decía, de calidad.**

Flexibilidad. No sólo en nuestro negocio. Sólo las personas, las empresas, las cadenas logísticas capaces de adaptarse más rápidamente a cada situación serán operativas en el futuro inmediato. Empresas hay muchas, pero ejes logísticos no tantos. Uno de ellos es el corredor Mediterráneo, o el corredor Atlántico.

Me arriesgo a hacer un vaticinio: estos últimos años hemos valorado ante todo el precio. ¿Quién me lo hace más barato? ¡Pues allá voy! Error y en el futuro, error imperdonable. **Claro que el precio seguirá siendo un elemento básico, importante. Pero hay otros conceptos que no deberíamos olvidar: la seguridad, la proximidad, la capacidad de adaptación y de dar respuesta a las exigencias de nuestros clientes y a los acontecimientos que no controlamos, seamos francos. Seamos humildes.**

Especialización. Lo de la "nueva normalidad" me parece uno de los inventos más desleznables del ser humano, después del invento de las televisiones privadas y de la tortilla de patatas sin cebolla. **La nueva realidad nos permitirá ver la eclosión de pequeñas (de momento pequeñas) empresas, compañías especializadas en el transporte internacional, de nuevas transitarias muy bien preparadas para afrontar los nuevos retos. Pero con una diferencia: hoy el mundo cambia cada día, cada minuto. Hay que estar atentos y no vivir del pasado.** El pasado es un buen recuerdo. Y tengamos en cuenta que las decisiones que tomemos los próximos meses van a marcarlos el devenir de la próxima década. O no...

Como decía un buen amigo: "La vida está plagada de desgracias. Por suerte, la mayor parte de ellas nunca acontecen". Cierto, pero **no bajemos la guardia, añado, ni el espíritu emprendedor y de superación que nos caracteriza a los seres humanos.** Gracias por leerme... también entre líneas.

Durante las dos últimas semanas del mes de marzo nuestros alumnos del **IATA Cargo Introductory Course** se presentaron al examen online del citado curso.

Debido al estado de alarma sanitaria quedaron canceladas las siguientes acciones formativas:

● **CURSO DE PREPARACIÓN PARA LA OBTENCIÓN DEL CERTIFICADO DE COMPETENCIA PROFESIONAL.**

Se reanudará en cuanto conozcamos la nueva fecha del examen que fije la Administración.

● **CURSO LA RESPONSABILIDAD DE LOS TRANSITARIOS Y DE LOS DISTINTOS OPERADORES LOGÍSTICOS.**

Definitivamente cancelado.

● **CURSO EI IVA EN EL COMERCIO EXTERIOR.**

Definitivamente cancelado.

● **JORNADA SOBRE LA ESTIBA DE MERCANCÍAS SEGÚN NORMA EN 12195.**

Definitivamente cancelada.

● **JORNADA SOBRE OPERACIONES TRIANGULARES EN EL COMERCIO EXTERIOR.**

Definitivamente cancelada.

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

Se llevará a cabo en el cuarto trimestre de 2020.

● **CURSILLO DE RECICLAJE PARA TRANSPORTE AÉREO DE MERCANCÍAS PELIGROSAS IATA.**

Se reanudará del 29 de junio al 6 de julio de 2020

● **CURSILLO DE RECICLAJE PARA TRANSPORTE AÉREO DE MERCANCÍAS PELIGROSAS IATA.**

Se reanudará del 7 al 15 de julio de 2020

● **CURSILLO DE RECICLAJE PARA TRANSPORTE AÉREO DE MERCANCÍAS PELIGROSAS IATA.**

Se reanudará del 16 al 23 de julio de 2020

PRÓXIMAS ACCIONES FORMATIVAS

CURSILLO DE RECICLAJE PARA TRANSPORTE AÉREO DE MERCANCÍAS PELIGROSAS IATA.

Del 7 al 15 de julio de 2020

CURSILLO DE RECICLAJE PARA TRANSPORTE AÉREO DE MERCANCÍAS PELIGROSAS IATA.

Del 7 al 15 de julio de 2020

ACCIONES FORMATIVAS CUARTO TRIMESTRE DE 2020

CURSO DE CAPACITACIÓN PARA TRANSPORTE AÉREO DE MERCANCÍAS PELIGROSAS IATA.

Fechas a determinar

CURSILLO DE RECICLAJE PARA TRANSPORTE AÉREO DE MERCANCÍAS PELIGROSAS IATA.

Fechas a determinar0

CURSILLO DE RECICLAJE PARA TRANSPORTE AÉREO DE MERCANCÍAS PELIGROSAS IATA.

Fechas a determinar

CURSILLO DE RECICLAJE PARA TRANSPORTE AÉREO DE MERCANCÍAS PELIGROSAS IATA.

Fechas a determinar

Estudiantes en prácticas

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

- **Ciclos formativos de grado superior de Comercio Internacional y/o de Transporte y Logística.**
Circular FP.03/20 (18.02.2020)

- **Universitarios**

Facultad de Náutica de Barcelona (UPC).

Más información: Circular FP.25/10 (02.11.10)

Tecnocampus Mataró (UPF)

Grado en Logística y Negocios Marítimos

Más información: Jesús E.Martínez. jmartinezma@tecnocampus.cat

Sandra Sánchez. ssanchez@tecnocampus.cat

- **Graduados**

Universidad Abat Oliba - CEU. Máster en Derecho Marítimo

Máster en Logística y Comercio Internacional

Más información: Universidad Abat Oliba - CEU. Tel. 93 254 09 00



EU MEDITERRANI IMPARTE EN BARCELONA UN INNOVADOR GRADO EN LOGÍSTICA EMPRESARIAL DUAL

Los estudiantes universitarios de logística de Barcelona están de enhorabuena ya que desde el pasado curso 2019-20 pueden cursar el innovador Grado Universitario de Logística Empresarial Dual, que imparte en la Ciudad Condal, la Escola Universitària Mediterrani, centro adscrito a la Universitat de Girona. Una carrera diseñada para responder a las más altas exigencias del sector logístico y que forma futuros directivos con visión global e integral de la cadena de suministro, así como un conocimiento de la logística en sus diferentes vertientes desde el punto de vista estratégico, comercial y operativo primando y finalizando en la dualidad empresa-universidad como nunca se ha visto en España.



Con una duración de cuatro años, el Grado oficial en Logística Empresarial (Dual) está estructurado en 240 créditos ECTS y su objetivo fundamental es formar profesionales expertos en el sector logístico, que cuenta con un altísimo nivel de empleabilidad. Es esta demanda objetiva del mercado, que no pueden absorber solamente las ofertas existentes de Postgrado, la que ha justificado la aparición de este Grado, que pretende, constituir una oportunidad de encuentro entre los estudiantes y las empresas del sector, tratando de garantizar su rápida incorporación al mundo laboral, incluso durante el trascurso de los estudios gracias a la cooperación de reconocidas empresas tanto del sector industrial (principalmente del sector del automóvil) como del sector servicios, de amplia implantación y presencia en Cataluña, hablamos de las cerca de 200 empresas del CIAC (Cluster de la Indústria de Automoció de Catalunya) y de entidades de prestigio como ABE Logística (Asociación para la Búsqueda de la Excelencia en Logística).

El modelo Dual de este Grado incluye un módulo obligatorio de Prácticas Externas que consta de 42 créditos ECTS repartido entre el tercer y cuarto curso. El objetivo de estas prácticas es que los alumnos adquieran una formación individualizada y adaptada a las necesidades específicas de cada empresa, como forma de complementar la formación obtenida del resto de las asignaturas de la titulación. Se trata de una formación dual que dota a los estudios de un carácter eminentemente práctico y que facilita la inserción laboral, al permitir a cada alumno, desarrollar todo el módulo de prácticas externas en la misma empresa, perfeccionar las competencias y adquirir los conocimientos específicos de interés profesional. Esta formación dual en logística ha de permitir la mejora de la empleabilidad de los estudiantes, incrementando la adecuación de los estudios a las exigencias del mundo laboral y la formación de los estudiantes universitarios a los requerimientos de los puestos de trabajo que van a desarrollar en su futuro profesional, mejorando la eficiencia económica del sistema y la integración social de los alumnos. ●



● **Para más información: Joan Víctor Sagristà**
Telf. +34-93-4269822 - jv.sagrista@mediterrani.com

SOBRE EU MEDITERRANI www.mediterrani.com

La Escuela Universitaria Mediterrani hace treinta años que trabaja con la misión de formar buenos profesionales para las empresas más excelentes. Con el deseo de ofrecer la mejor formación, en 1996, fruto de la adscripción en la Universitat de Girona, decidimos el traslado de la sede al actual Edificio Mediterrani, ubicado en el centro de Barcelona, consiguiendo la homologación para impartir formación universitaria (Real Decreto 1.438 BOE 232 de 28 de septiembre de 1999) En la actualidad EU Mediterrani, centro adscrito en la Universitat de Girona, ha formado además de 7.000 estudiantes y es un centro acreditado por la Agencia para la Calidad del Sistema Universitario de Cataluña (AQU) que ofrece en Barcelona las titulaciones universitarias oficiales de Grado en Turismo, Grado en Marketing, el Doble Grado en Turismo y Marketing y el Grado en Logística Empresarial (Dual). ●



COVID – 19. FUERZA MAYOR: CUMPLIMIENTO O INCUMPLIMIENTO DE LOS CONTRATOS

Como ya es de sobras conocido, el Real Decreto 463/2020 que declara el estado de alarma introduce, en su D.A. 4ª, la **suspensión de “los plazos de prescripción y caducidad de cualesquiera acciones y derechos” mientras dure el estado de alarma**. Lo primero que hay que señalar es que lo suspendido es sólo eso: es decir, los plazos de prescripción y caducidad, sin que se pueda ampliar esa suspensión a los plazos fijados en los contratos a los efectos de su cumplimiento. Al margen de su dicción literal, a mi juicio clara, diversos comentarios interpretativos han señalado que se trata de una norma excepcional, no aplicable por tanto por analogía. Sus autores han incidido en que el Decreto podía haber establecido efectos sobre los contratos –como lo hicieron la Ley de 5 de noviembre 1940 sobre contratos celebrados en tiempo de guerra y la Ley 1/2013 en relación con los préstamos hipotecarios- pero no lo ha hecho. Por tanto, en principio, los contratos, deben cumplirse, estando plenamente vigente el principio *pacta sunt servanda* (“los pactos se han de cumplir”), reflejado entre otros en los arts. 1091 y 1256 del Código Civil que obliga, no solo al cumplimiento, sino que implica que cada parte asume los riesgos que corresponden a su cumplimiento (art. 1094 Cc) y tiene que indemnizar los daños causados por su incumplimiento (art. 1101 Cc), tal como ha venido indicando la citada doctrina.

Ahora bien, sin duda deben introducirse algunos matices importantes a esta situación. El primero de ellos (la referencia es obligada) lo constituyen aquellas **situaciones en que se aprecia una “fuerza mayor” que impide material o legalmente el cumplimiento del contrato**. Por fuerza mayor, ha declarado reiteradamente el TS, deben entenderse aquellas circunstancias que fueran totalmente imprevisibles en el momento de la contratación y que impidan por sí mismas la prestación. Desde el punto de vista del Derecho Civil, su concepción y sus efectos se fijan con carácter general en el artículo 1105 del Código Civil, que establece que, fuera de los casos expresamente mencionados en la ley, y de los en que así lo declare la obligación, nadie responderá de aquellos sucesos que no hubieran podido preverse, o que, previstos, fueran inevitables.

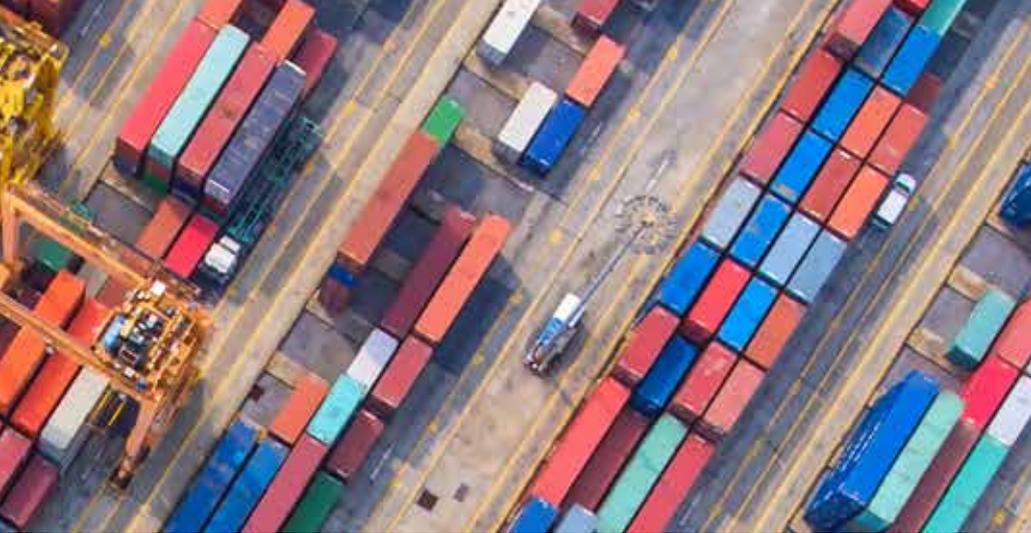


La fuerza mayor está también recogida, de una u otra forma, en las diversas normativas sectoriales que regulan el transporte. Así, por ejemplo, el artículo 48 de la Ley 15/2009 dice que el porteador no responderá si prueba que la pérdida, la avería o el retraso han sido ocasionados por circunstancias que ese porteador no pudo evitar y cuyas consecuencias no pudo impedir. En un sentido idéntico se pronuncia el artículo 17.2 del Convenio CMR o el artículo 4.2.q) del Convenio de Bruselas de 25 de agosto de 1924 (Reglas de la Haya) cuando, a modo de cláusula de cierre, y después de enumerar toda una serie de motivos de exoneración, se refiere a que el porteador no responderá por cualquier otra causa que no provenga de un acto o de culpa del transportador. El Convenio de Montreal (art. 19) también contempla esta clase de situaciones, al menos en relación con el retraso (con los daños es muy discutible), cuando afirma que el porteador no será responsable del daño ocasionado por retraso si prueba que él y sus dependientes y agentes adoptaron todas las medidas que eran razonablemente necesarias para evitar el daño o que les fue imposible, a uno y a otros, adoptar dichas medidas.

Llegados a este punto, la pregunta es obvia: **¿Constituye la pandemia del COVID-19 un supuesto de fuerza mayor que justifique el incumplimiento de los contratos de transporte?** Pues bien, no es posible ofrecer una respuesta con carácter general. Parece muy razonable pensar que ello es así en aquellos supuestos en que la mercancía, expedida antes de inicio de la pandemia y del cierre y/o aparición de las restricciones legales o materiales a la circulación de mercancías, queda atrapada en algún lugar sin poder ser transportada a destino o devuelta a origen. Y también parece que debería apreciarse en aquellos casos en los que, sin haber expedido la mercancía, dicha expedición ya no resulta razonablemente posible, incumpliendo con ello un compromiso previo. Aquellos supuestos en que la expedición se inició y/o se concertó después de la aparición de la pandemia, deberán examinarse caso a caso. Examen que siempre será necesario, pero que lo será particularmente, en esos últimos supuestos.

Es muy importante destacar que la fuerza mayor debe ser probada por quien la alega. Así lo ordenan tanto el Código Civil en su artículo 1183 --que establece que *"siempre que la cosa se hubiese perdido en poder del deudor, se presumirá que la pérdida ocurrió por su culpa y no por caso fortuito, salvo prueba en contrario, y sin perjuicio de lo dispuesto en el artículo 1096"*-- como el artículo 217 de la Ley de Enjuiciamiento Civil; dicho de otro modo, la carga de la prueba recae sobre el deudor de la prestación.

La normativa sectorial no se aparta de este sistema de distribución de la carga de la prueba. Así, por ejemplo, el Convenio CMR dice que *"la prueba de que la pérdida, la avería o la mora han tenido por causa uno de los hechos previstos en el art. 17, párrafo 2, incumbe al transportista."* Y también, por ejemplo, las Reglas de la Haya dicen que carga de la prueba recaerá sobre la persona que reclame el beneficio de esta excepción, quien deberá comprobar que ni la culpa personal ni el acto del transportador ni la culpa personal ni el acto del transportador han



contribuido a la pérdida o al año. Debe recordarse igualmente que la prueba no sólo debe referirse a la existencia de la circunstancia catalogable como fuerza mayor, sino también a la relación de causalidad directa entre dicha circunstancia y el incumplimiento y el daño causado por el incumplimiento.

No quiero concluir sin hacer mención de otro efecto muy importante que esta clase de situaciones pueden producir en relación con las obligaciones contractuales y que, por sí mismo, merecería una nota o circular independiente que espero poder redactar en los próximos días. Me refiero a la doctrina jurisprudencial de la **cláusula rebus sic stantibus**. La Jurisprudencia entiende que la *cláusula rebus sic stantibus* está implícita en todos los contratos, y su aplicación se fundamenta en un cambio totalmente imprevisible en las circunstancias puede llevar a la modificación o extinción de las obligaciones. La *cláusula rebus sic stantibus* permite la revisión de las obligaciones y contratos cuando, por circunstancias sobrevenidas, se ha roto el equilibrio económico del contrato y a una de las partes le resulta imposible o muy gravoso su cumplimiento. Y si bien se aplicaba solo a contratos de tracto sucesivo, su aplicación se extiende ahora a contratos de prestación única siempre que exista un lapso de tiempo plazo entre la celebración del contrato y la realización de las prestaciones.

En nuestro sector es importante tener en cuenta esta cláusula en la medida en que (siguiendo con los ejemplos) la pandemia del COVID-19 puede haber alterado de forma muy grave los precios de los portes o fletes, de forma que aquellas cotizaciones que en su día se ofrecieron a los clientes (y que estos aceptaron) pueden resultar ahora totalmente inviables o ruinosas para nuestras empresas. Esa cláusula autorizaría a revisar tales cotizaciones. Ahora bien, ni que decir tiene que la cláusula “*rebus sic stantibus*” no necesariamente está referida al precio, sino, en principio, a cualquier otro aspecto del contrato. ●

JOSÉ M^a VICENS
SECRETARIO - ASESOR JURÍDICO

- **Circular JUR. 08/20** (31 marzo 2020)

Se recomienda complementar la lectura de la anterior Nota de la Asesoría Jurídica con la siguiente información:

- **Invoking force majeure in the coronavirus crisis: Some practical tips**
FIATA – Position paper (30 marzo 2020)
https://fiata.com/fileadmin/user_upload/documents/Position_Papers/Force_Majeure_Coronavirus_FIATA_position_paper.pdf
- **Cláusulas de fuerza mayor**
CC (marzo 2020)
<https://iccwbo.org/content/uploads/sites/3/2020/04/icc-clausulas-fuerza-mayor-hardship-marzo-2020.pdf>. ●



NOTAS ASESORÍA JURIDICA – COVID19

- **JUR. 08/20 (31.03.20).** Nota Asesoría Jurídica - COVID – 19: Fuerza Mayor: cumplimiento o incumplimiento de los contratos.
- **04.06.20.** Informe Jurídico FETEIA-OLTRA relaciones contractuales consecuencias COVID-19.

VISADO 2020 - Recordatorio

El **Reglamento de Ordenación de Transporte Terrestre (ROTT)** que entró en vigor el pasado 21 de febrero, según Real Decreto 70/2019, introduce cambios significativos para la profesión de transitario y para el sector, en general.

En lo que se refiere al **visado de la Autorización Administrativa** y a partir de 2020, se recuerda que dicho visado **se realizará de oficio** por parte de la **Administración que remitirá el requerimiento correspondiente a la empresa.**

NORMATIVA

TRANSPORTE ANIMALES

Orden SND/493/2020 de 3 junio por la que se modifica la Orden TMA/279/2020 de 24 de marzo por la que se establecen medidas en materia de transporte de animales.

(BOE N° 157 - 04.06.2020)

Nota Aclaratoria de la Dirección General de Transporte Terrestre sobre la Aplicación del REGLAMENTO OMNIBUS de la UE

- **Circular TIR – 08.06.2020**

CONSULTAS JURIDICAS – 2019

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

- **Disponibles en:** www.bcn.ateia.com

CIRCULARES DE INTERÉS

Los Departamentos de Aduana de las empresas asociadas a ATEIA-OLTRA Barcelona han recibido puntual información sobre:

- **Guía actualizada sobre cuestiones aduaneras relacionadas con la emergencia de la COVID-19, publicada por la DG TAXUD**
Última versión – Circular 21 mayo
- **PROCEDIMIENTO de RECTIFICACIÓN y REVISIÓN de DECLARACIONES de ADUANAS - Entrada en vigor nuevo modelo**
1 junio 2020
- **CEXVEGWEB – Nueva aplicación**
1 junio 2020
(Circular ADU. 58/20 – 28 mayo)

Con objeto de dar cumplimiento a la normativa fitosanitaria comunitaria se ha desarrollado una nueva aplicación (CEXVEGWEB) para hacer las solicitudes de inspección fitosanitaria a la importación. La aplicación está en funcionamiento desde el 1 de junio.

- **PRESENTACIÓN NOTIFICACIONES G5 - Puesta en marcha**
Puesta en marcha de los servicios web que permiten la admisión de notificaciones G5 para el movimiento de mercancías en depósito temporal a partir del 16 de Junio de 2020.
(Circular ADU. 61/20 – 2 junio)

MEDIDAS DE RECUPERACION PORT BARCELONA

● Circular 11.06.2020

En el Plan de Recuperación con la rebaja de tasas hasta el año 2022 aprobado en el Consejo de Administración extraordinario del Puerto de Barcelona solo puedo ver aspectos positivos con medidas muy oportunas y adecuadas para hacer frente al impacto económico negativo que está dejando esta crisis del Covid 19.

Aunque es muy pronto para saber la acogida que nuestra Comunidad Portuaria dispensará a estas medidas, sí que puedo manifestar que algunas empresas asociadas ya se han puesto en contacto con nuestra Asociación solicitando información más detallada acerca de las disposiciones adoptadas ayer por nuestro puerto.

El Puerto de Barcelona ha sido el primero del país en adoptar unas medidas diseñadas para paliar los efectos negativos derivados de la caída generalizada de tráficos, así como de apoyo a su previsible progresiva recuperación que se adivina más lenta de lo que sería deseable. Sin entrar en el detalle pormenorizado de las bonificaciones y/o reducciones de tasas adoptadas por el Puerto de Barcelona es evidente que las ayudas se han orientado principalmente a aquellos sectores y actividades más dañados por la crisis.

Las medidas adoptadas por el Puerto de Barcelona reflejan una gran sensibilidad y solidaridad hacia nuestra comunidad portuaria y sus usuarios habituales y desde mi posición como Presidente de la Asociación de Transitarios de Barcelona quiero manifestar mi más sincero agradecimiento por su gesto que, a la postre, le va a suponer un descenso de ingresos de bastantes millones de euros." ●

EMILI SANZ – Presidente ATEIA-OLTRA Barcelona
Diario del Puerto (12.06.2020)

Circulares de interés, relacionadas con la anterior:

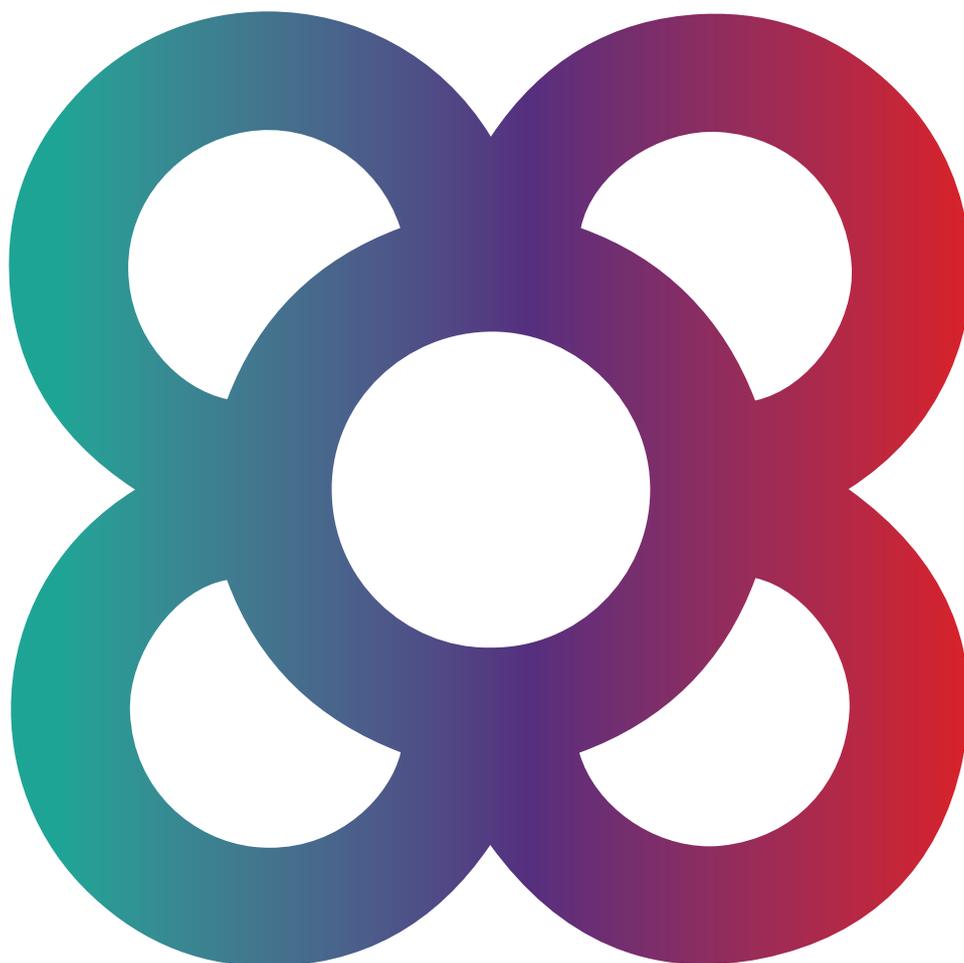
- **Medidas económicas y medidas para transportistas y cargadores**
Circulares (23 y 25 marzo 2020)
- **Almacenaje – Resolución de la Presidencia del Port de Barcelona**
Circular (3 abril 2020)

BNEW

BARCELONA NEW ECONOMY WEEK

6-9
2020
OCTUBRE

EL GRAN EVENTO DISRUPTIVO QUE REACTIVARÁ LA ECONOMÍA



5 EVENTOS **B2B** CONECTADOS ENTRE SÍ

BNEW
REAL ESTATE

BNEW
LOGISTICS

BNEW
DIGITAL INDUSTRY

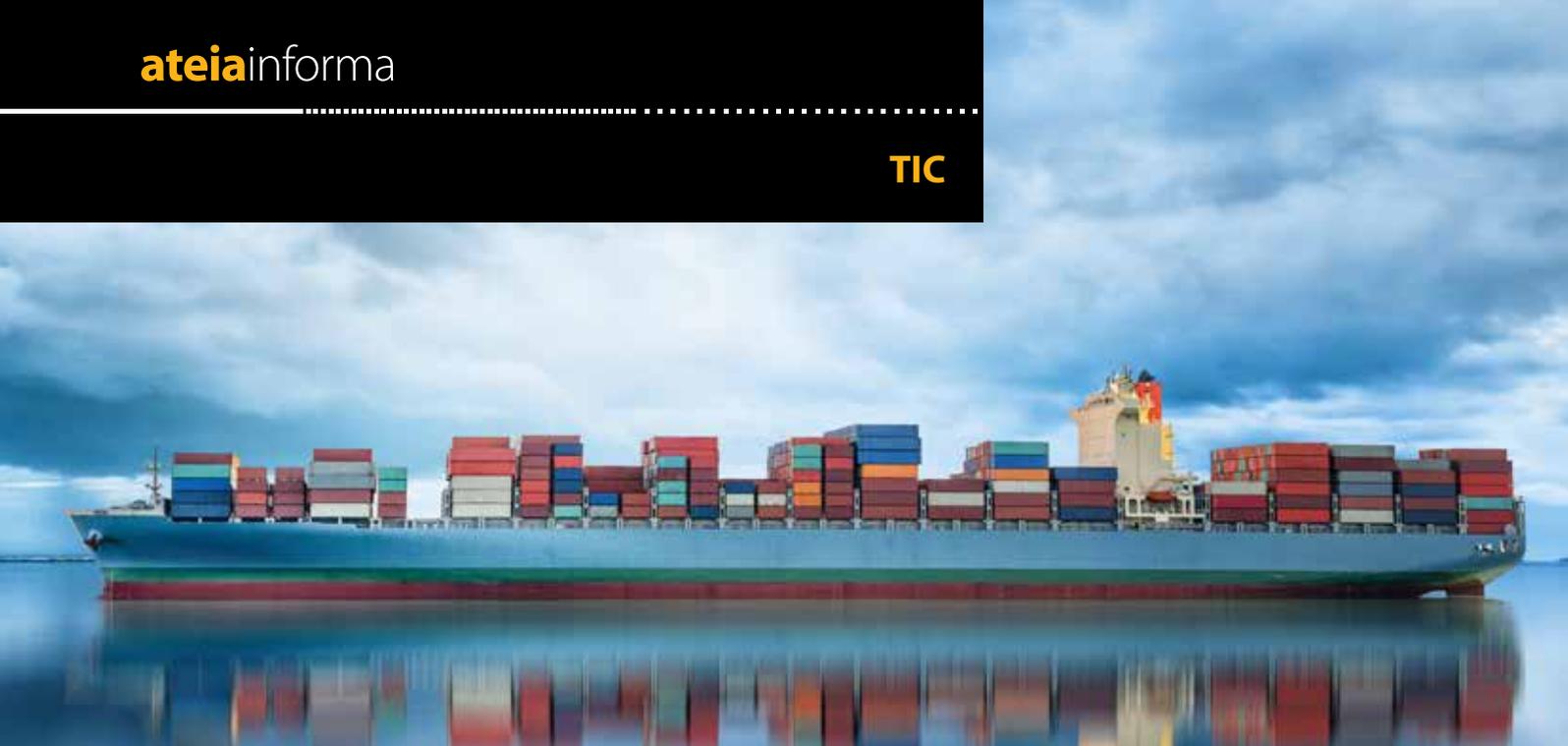
BNEW
ECOMMERCE

BNEW
ECONOMIC ZONES

Organizado por:

ZF | CONSORCI
barcelona
ZONA FRANCA

www.bnewbarcelona.com



INFORMACIÓN ELECTRÓNICA TRANSPORTE MERCANCÍAS

POSICIÓN DEL CONSEJO UE

FETEIA-OLTRA facilitó a las empresas asociadas información relativa a los trabajos preparatorios para la adopción de un Reglamento sobre información electrónica relativa al transporte de mercancías.

El objetivo del Reglamento es **promover la digitalización del transporte de mercancías y la logística** para reducir los costes administrativos, mejorar las capacidades de ejecución de las autoridades competentes y aumentar la eficiencia y la sostenibilidad del transporte.

Se reconoce que la circulación de mercancías lleva aparejada el intercambio de demasiados documentos en papel, lo que supone un coste económico y administrativo. Se considera que la falta de progreso se debe a la falta de un marco jurídico que obligue a las autoridades a aceptar el formato electrónico en todas las fases del transporte y para todos los transportes.

Todo apunta a que este Reglamento tendrá impacto y potenciará el uso de los documentos de transporte en formato electrónico, como el e-CMR.

En relación con la entrada en vigor y aplicación del Reglamento, todavía quedan unos cuantos meses de tramitación y se prevé que comience a aplicarse una vez transcurridos cuatro años desde la entrada en vigor.

Debe tenerse en cuenta que el texto del Reglamento establece expresamente que el mismo deberá entenderse sin perjuicio de las obligaciones de información, incluidas las relativas a las aduanas u otras competencias de las autoridades que figuran en el CAU o sus actos delegados, por lo que parece que solo afectará al transporte individualmente considerado y no a los trámites aduaneros. ●

- **Más información:**
Circular FETEIA-OLTRA (13 mayo 2020)



WEBINARS

Las empresas asociadas han recibido información de los siguientes webinars sobre TIC:

- **Reactivación de la carga en el transporte**
17 abril, BYTEMASTER, BCCL, Port de Barcelona
- **La gestión del ciclo logístico de activos a través de proyectos IoT a medida**
27 abril, BCCL
- **BLOCKCHAIN en las empresas logísticas de los diferentes segmentos de la cadena de suministro**
29 abril, BCCL y Fundación ICIL



Ayudamos a comunicar

Comunicación corporativa y diseño

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

RECOMENDACIONES PARA NO SER VÍCTIMA DE UN CIBERATAQUE

Desde que el Coronavirus entró en nuestra sociedad, muchas cosas han cambiado en nuestra forma de vida y nos obliga a cambiar nuestros hábitos de vida, a marcha forzadas.

Las compras en tiendas se han tenido que sustituir por la compra online. Acudimos a suscripciones gratuitas de contenido virtuales, con el fin de obtener entretenimiento, aumentando el tráfico en las redes de manera exponencial. La proliferación del teletrabajo ha hecho que nuestro ordenador personal pase a convertirse en una herramienta de trabajo a la par que de ocio y de búsqueda de información. Lo que maximiza los riesgos cibernéticos.

Por desgracia, al otro lado de la pantalla, los hackers no descansan, De hecho, es ahora en estos periodos de descoyuntura cuando alcanzan los picos en sus actividades. En lo que llevamos de coronavirus, se han creado más de 17.000 dominios de Internet, fraudulentos, relacionados con el Covid-19. La fraudulencia se dispara si se tienen en cuenta otros parámetros de búsqueda como "tratamiento" y "vacunas".

Otro tipo de ciberataques que despuntan en estos momentos y aprovechándose de nuestra vulnerabilidad es el "phishing", es decir la creación masiva de cuentas de correo electrónico o páginas web, anteriormente mencionadas.

Desde estas cuentas y páginas se mandan correos electrónicos con "supuesta" información relacionada con el coronavirus y a modo de suscripción a una "newsletter" nos piden que nos registremos en ella. Es ahí donde nos tienden la trampa, registrándonos lo único que conseguimos es que accedan a nuestras bases de datos, cuentas de correos, datos bancarios... y ejecuten ciertos pagos.

Por ello, desde USACH Cd'Assegurances queremos hacer seguir las recomendaciones que nos llegan desde el INCIBE, CNPIC – CSIRT y otros organismos. Que en resumen nos piden encarecidamente tener en cuenta las siguientes pautas en relación a las páginas de Internet de origen dudoso:

- Observar si el navegador tiene certificado de seguridad.
- El logo de la página y las imágenes han de ser de calidad.
- Observar que el pie contenga información de la empresa, sellos de confianza o certificados.

Con respecto a los correos electrónicos y sin ninguna excepción, hemos de poner cuidado con la cuenta de origen de los mismos, una mínima alteración de una letra ya supone que ese correo electrónico es falso y aprovechará cualquier ocasión para ciberatacarnos, desde realizar una transferencia bancaria fraudulenta, hasta hacerle click en un hipervínculo que nos quiera redirigir a una página, falsa. ●

ENRIC USACH

USACH CD'ASSEGURANCES

(Artículo publicado en EL CANAL – 14 abril 2020)

Usach, Cd'Assegurances
La teva corredoria al port

**ATEIA-OLTRA Barcelona y USACH
Cd'Assegurances colaboran organizando
conjuntamente sesiones informativas sobre
Ciberseguridad y Seguro en el ámbito del
transporte y la logística**



IV Congreso de Innovación Logística

"Desafíos y claves para la recuperación"

/ online /

slimstock

INVENTORY OPTIMISATION



ORGANIZADO CON:



SAVE THE DATE

#CIL2020

30 junio 2020 | 9.30h - 13.15h (CET)

En colaboración con:

El Confidencial

EL PERIÓDICO DE LOS LEECTORES EMPLEADOS

2 julio 2020 | 15.30h - 19.15h (CET)



+20
PONENTES



+5.000
PROFESIONALES



+200 EMPRESAS
PARTICIPANTES



INSCRÍBETE GRATIS
PLAZAS LIMITADAS



• **Más información en:** <https://congreso.slimstock.com/>

PERE NAVARRO: “LOS ODS APORTAN VALOR AÑADIDO A LAS EMPRESAS”



El Consorcio de la Zona Franca, Fundación Cares y BCCL organizaron el Seminario sobre los “Objetivos de Desarrollo Sostenible (ODS) en las empresas del sector logístico”

Pere Navarro, delegado especial del Estado en el Consorcio de la Zona Franca de Barcelona y presidente de BCL, explicó que “la aplicación de los ODS se ha convertido en un valor añadido para las empresas”, donde el horizonte es la Agenda 2030, “en la que sólo faltan 10 años y se han de cumplir unos objetivos muy ambiciosos pero muy necesarios.” Remarcó el **papel “fundamental” de las empresas logísticas** durante la pandemia e indicó que éstas ya estaban comprometidas con la aplicación de las ODS en sus estructuras, pero la alarma sanitaria ha “acelerado los procesos, hacia una sostenibilidad más responsable, haciendo grandes esfuerzos por cumplir los requisitos en una situación bastante complicada”.

Por parte de la Fundación CARES, Daniel Mayor explicó el funcionamiento de la fundación respecto a los ODS’s, donde en un primer momento se pone en conocimiento de la organización, para posteriormente definir prioridades y áreas, establecer objetivos, integrarlos y comunicar las acciones. ●

(Fuente: El Canal Marítimo y Logístico. 27.05.2020)

LEADERS SUMMIT

CUMBRE DE LÍDERES DEL PACTO MUNDIAL DE LAS NACIONES UNIDAS

Las empresas asociadas a ATEIA-OLTRA Barcelona recibieron información (Circular RSC.01/20 – 04.06.2020) facilitada por el Port de Barcelona sobre la LEADERS SUMMIT que se ha celebrado en **formato virtual y con carácter gratuito**.

Desde el Grupo de Sostenibilidad Sectorial del Port de Barcelona **se consideró una oportunidad única para participar en estas jornadas**, puesto que la LEADERS SUMMIT ha convocado a las principales voces de los negocios, sociedad civil y Naciones Unidas para mantener una conversación global sobre cómo se construyen economías y sociedades más inclusivas. ●

“Uno de los ejes estratégicos del Port de Barcelona es garantizar su crecimiento sostenible, en línea con el Pacto Mundial y los Objetivos de Desarrollo Sostenible de las Naciones Unidas, con los que estamos firmemente comprometidos. Esto implica potenciar la contribución que nuestra infraestructura hace a la sociedad en lo que se refiere al valor económico, social y ambiental. Una aportación que, de manera colectiva, genera la Comunidad Portuaria, con toda la diversidad de actores y de perfiles profesionales que integra.” ●

MERCÈ CONESA
Presidenta Port de Barcelona

Pla Sostenibilitat Sectorial

El III Plan Estratégico del Port de Barcelona (2015-2020) enuncia las líneas y objetivos estratégicos que deben permitir reforzar la posición del Port de Barcelona y avanzar hacia el logro de su visión durante los próximos años.

Los objetivos estratégicos se articulan entorno a tres ejes siendo uno de ellos, la Sostenibilidad entendida en una triple dimensión: económica, social y ambiental.

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

Pla de Sostenibilitat Sectorial
Per una Comunitat Portuària més sostenible
Suma-t'hi

Port de Barcelona

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

Beneficis d'estar adherit

- Reafirma el teu compromís amb la Comunitat Portuària
- És una forma d'explicar als teus clients i *stakeholders*, o grups d'interès en general, que la teva empresa està treballant per a la sostenibilitat.
- Coneixeràs on està la teva empresa respecte a la resta del sector i podràs prioritzar projectes i iniciatives de millora.
- Ja estan adherides +15% de les empreses de la Comunitat Portuària.
- Podràs compartir bones pràctiques amb altres empreses del sector.

Cost d'estar adherit

- Omplir un qüestionari anual que permetrà tenir dades agregades de tota la Comunitat Portuària (entre 1 i 2 hores per complimentar-ho)
- No té cap cost econòmic.

Com em puc adherir?

www.portdebarcelona.cat/adhesio-pss



CARGA AÉREA AYUDA FRENTE AL COVID-19

HACER TU DONACIÓN

CARGA AÉREA – COVID19

FETEIA-OLTRA invitó a participar a los transitarios en esta acción que, por su carácter solidario, ha tenido una importante repercusión; principalmente ha consistido en la entrega de mascarillas, guantes, batas y termómetros a colectivos desfavorecidos y entidades solidarias.

Aunque la campaña llega a su fin, se anima al colectivo transitario a seguir siendo el más activo y continuar colaborando para realizar la última compra de material. ●

- **Información y donaciones:** donar.ongmanoamano.org
cargaareaayuda@gmail.com

INICIATIVA INNOVADORA Y SOCIAL

En Fundación CARES hemos llevado a cabo el montaje del Leitat 1, un respirador industrializable fabricado en 3D, concebido inicialmente para dar apoyo a los hospitales y a las UCIs durante la crisis del Covid-19. Una iniciativa non profit fruto de la alianza entre Leitat y el Consorci de la Zona Franca, en la que también han participado entidades del ámbito de la salud y diversos fabricantes y makers.

Nuestro vínculo con el Consorci de la Zona Franca propició que dedicásemos parte de la zona de operaciones del almacén de ZAL Port a este proyecto. El ensamblaje del dispositivo comprendía una parte mecánica de acoplamiento de las diferentes piezas fabricadas en 3D, la instalación del software necesario, una parte eléctrica de comprobación de componentes, montaje de cableado y de conexiones, la integración de todo el mecanismo en un housing o estructura y las pruebas de testeo necesarias. Con una capacidad de producción de hasta 50 respiradores diarios, estos se enviaban cada día al Servicio de Emergencias Médicas (SEM) de Cataluña que los distribuía entre los centros hospitalarios.

El Leitat 1, además de integrar las nuevas tecnologías, la ingeniería y el conocimiento que aporta el sector sanitario, ha tenido en cuenta la implicación de colectivos vulnerables, ya que el equipo que llevó a cabo la operativa estaba formado por personas de Fundación CARES y de CODEC, nuestra entidad de inserción laboral. En concreto, de la fase de ensamblaje mecánico se responsabilizaron personas con discapacidad de especial dificultad y la fase electrónica y las integraciones las realizaron personas en riesgo de exclusión que siguen el itinerario profesional de mantenimiento industrial, todos ellos y ellas con la ayuda de sus responsables, y contando con el asesoramiento continuo del equipo técnico del Centro Tecnológico Leitat -responsable del proyecto- y de HP. Además, colaboraron voluntarios de B. Braun -Medical y Surgical- y de Cirsia Gaming Corporation en las fases de testeo.

El Leitat 1 fue pensado para cubrir las necesidades derivadas del Covid-19, pero se prevé continuar con la producción, que ha resultado ser una solución innovadora y totalmente fiable, que permite mantener a un paciente en la UCI los días necesarios, con una tecnología colaborativa, reproducible en cualquier país del mundo y a un coste mucho menor que los tradicionales. ●

Adelaida Girón
Fundación CARES



● www.fundacioncares.org
● Twitter: @GrupCARES

EXPORT ARABIA SAUDI - SASO QUALITY MARK (SQM) - ACTUALIZACIÓN PRODUCTOS SUJETOS



SASO QUALITY MARK (SQM)

¿Qué es?

La marca de calidad SASO (SQM) se confiere a aquellos productos designados por SASO (Saudi Arabian Standards Organization) como prueba de que cumplen con normas relevantes de calidad y seguridad SASO u otros estándares internacionales admitidos por SASO y, asimismo, son producidos por una organización cuyo sistema de gestión de calidad ha sido auditado y garantiza un cumplimiento continuado de la certificación.

¿Quién puede solicitarla?

Fabricantes, exportadores, importadores, distribuidores.

Beneficios

Validez 3 años, facilita despacho aduanero, otorga confianza al consumidor local, facilita la venta en el mercado saudí.

CERTIFICACIÓN OBLIGATORIA PRODUCTOS SUJETOS A SQM

- Appliances that are operated by gas and its accessories (LPG) (Domestic Cooker, Ovens, Grills, LPG Heaters, Gas rubber hoses)
- Building Materials- Metals Sectors and their Alloys Designed for Construction Work (Steel Sheet, Steel Coil, Structural Steel, Aluminium and Aluminium alloys)
- Building material - Hydraulics links / connectors and related products. (Cement, Concrete blocks, Gypsum Boards)
- Building Materials - Ceramic Tiles
- Oxo-Biodegradable Additives (Carrier Bags, plastic wraps, courier bags and parcels)
- Flat Steel products part of building materials regulation part 1 (to be implemented starting 22.06.2020)
- Aluminium panels part of building materials regulation part 2 (to be implemented starting 22.06.2020)
- Extension Cords, Sockets, Plugs, Switches (implemented starting 01.08.2020)
- Polyvinyl chloride insulated cables (implemented starting 01.08.2020)

Más información:

Montse Morral
Sales Department

Government & Institutions (GIS)

SGS Española de Control, S.A.

Tel: +34 680119039

montserrat.morraltayo@sgs.com

SGS ofrece servicios de **Certificación de Conformidad** preembarque para exportaciones a Arabia Saudí, Argelia, Burundi, Camerún, Egipto, Etiopía, Gabón, Kuwait, Libia, Mongolia, Nigeria, Qatar, R.D.de Corea, Kenia, Costa de Marfil, Uganda, Zanzibar. ●



PERA EN LA ZONA DE EXT

**POR UNA VUELTA SEGURA
VERIFICAR LOS PROTOCOLOS
DE DESINFECCIÓN DE COVID-19**

SGS - GENERAR CONFIANZA EN TIEMPOS DE COVID-19

SGS le ofrece una gama de soluciones de verificación de la desinfección para ayudarle a prevenir la transmisión de nuevos coronavirus y ayudarle a continuar manteniendo la más alta confianza y seguridad en sus instalaciones y actividad operativa.

¿CÓMO LO HACEMOS?

Nuestras soluciones, llevadas a cabo **in situ y a distancia**, por personal experto de **SGS** en seguridad y salud, especializado en **procedimientos de prevención y control de infecciones**, aseguran que sus procedimientos de limpieza, productos utilizados, condición de las instalaciones y persistencia de COVID-19 en las superficies después de la limpieza cumplen con estrictos estándares de higiene, directrices actuales de la OMS, protocolos sanitarios locales y buenas prácticas reconocidas internacionalmente.

MARCA DE CONFORMIDAD

Las instalaciones que cumplan los requisitos definidos recibirán el **sello de reconocimiento** de **SGS**. Este sello proporciona una garantía de que en dichas instalaciones se están aplicando procedimientos efectivos para la limpieza y desinfección. Como consecuencia, proporcionan a sus clientes y al personal la confianza necesaria para entrar y utilizar sus instalaciones, sabiendo que los riesgos se han minimizado. ●

Más información:

Susanna Caminals
Governments & Institutions (GIS)
Business Development Manager,
Spain
SGS Española de Control, S.A.
c/Rera Palau, 11, 5ª planta
08003 Barcelona
Mob: +34 620 19 20 00
E-mail: susana.caminals@sgs.com

SGS

BREXIT

ATEIA-OLTRA Barcelona ha remitido información actualizada sobre el Estado de las negociaciones para el establecimiento de la futura relación entre el Reino Unido y la UE y el control fronterizo al final del periodo de transición (31 de diciembre de 2020). ●

● **Más información:**

Circulares R.EMP. 18/20 (27 marzo)
30/20 (19 mayo)
35/20 (9 junio)
38/20 (15 junio)
39/20 (16 junio)
41/20 (23 junio)

En el EXTERIOR...



MISIÓN EMPRESARIAL
PORT DE BARCELONA

COLOMBIA
2020

ON LINE

COLOMBIA
MISION empresarial on line Port de Barcelona
trademission@portdebarcelona.cat

WEBINARS

Las empresas asociadas han recibido información de las siguientes actividades:

MERCADOS

- 3 junio** **GHANA, Oportunidades de negocio**
Foment del Treball
- 4 junio** **CHINA y la recuperación post Covid 19: Claves para el sector logístico**
BCCL
- 10 junio** **SENEGAL, la puerta a África Occidental. Situación real desde Dakar**
Foment del Treball
- 30 junio** **PERÚ: Oportunidades de Negocio Post Covid-19**
Foment del Treball

FISCALIDAD

30 abril, Foment del Treball

LA CRISIS COVID19 DESDE UNA PERSPECTIVA DIFERENTE: CÓMO ABORDAR LA TRANSICIÓN HACIA UNA NUEVA NORMALIDAD.

4 junio, Foment del Treball

MEDIDAS A ADOPTAR A CONSECUENCIA DE LA COVID-19 Y SU INCIDENCIA EN LA EMPRESA. PERSPECTIVA MERCANTIL Y FISCAL

A cargo de los abogados Manuel Calavia y Manel Planàs, el webinar tuvo el objeto de dar respuesta a las cuestiones que afectan a la empresa desde el punto de vista mercantil y fiscal respecto a las medidas extraordinarias que se han adoptado con motivo de la crisis sanitaria y que, sin duda, tienen repercusión en el sector empresarial.

Se analizaron cuestiones relativas con el ámbito contractual y de gobierno corporativo, como son: incumplimiento de contratos, formulación y aprobación de cuentas anuales, depósito en el Registro y responsabilidad de los administradores por deudas generadas durante el Estado de Alarma, entre otras. Desde el punto de vista fiscal, se abordó qué obligaciones tributarias han quedado suspendidas y cuales no; y la posibilidad de aplazamiento de deudas tributarias devengadas con posterioridad a la declaración del Estado de Alarma, así como la tributación del Impuesto de Sociedades y de Actos Jurídicos Documentados. Se trató ampliamente el ámbito de las insolvencias. ●

5 junio, Foment del Treball

VIAJES DE NEGOCIO EN EL CONTEXTO DE LA COVID-19: ¿PUEDEN VIAJAR LAS EMPRESAS?

En el entorno de la crisis sanitaria de la Covid-19, los viajes de negocio, una de las palancas tradicionales para el crecimiento y desarrollo económico, se han visto paralizados en su práctica totalidad, tanto en el ámbito nacional como internacional.

No obstante, el descenso significativo de la tensión sanitaria ha permitido a las autoridades empezar a planificar el paulatino levantamiento de las restricciones y con ello también de los viajes. Pese a ello, la confusión, complejidad o dispersión de la información relativa a la posibilidad de viajar por parte de las empresas y profesionales, constituye un obstáculo para que éstos puedan tomar decisiones para volver a viajar por motivos de negocio.

El objetivo del webinar fue facilitar información sobre cómo pueden viajar las empresas, cuáles son las limitaciones y restricciones, y qué condiciones hay que tener en cuenta. ●

ATEIA-OLTRA Barcelona remitió (26.05.2020) a sus asociados la Nota informativa PRL "Guía práctica para empresas. Viajar en el contexto de la Covid-19", de la Oficina de Prevención de Riesgos Laborales de Foment del Treball.

La información contenida en esta guía tiene por objeto servir de base para una mejor toma de decisiones por parte de las corporaciones y profesionales, para facilitar el retorno ordenado a la actividad empresarial, y por descontado para tratar de clarificar las dudas y consultas más frecuentes relacionadas con los viajes de negocios en el contexto de la COVID-19.

18 junio, Foment del Treball

CONVERSANDO CON JOSÉ MARÍA GAY DE LIÉBANA MEDIDAS GUBERNAMENTALES Y LA REFORMA FISCAL QUE NOS ESPERA

José María Gay de Liébana y Saludas fue el invitado del webinar de Foment del Treball en el que se repasaron las diferentes medidas gubernamentales que se han ido tomando para paliar la crisis económica iniciada por la crisis sanitaria del Covid-19, así como las principales medidas impositivas y reformas fiscales que se prevén para financiar el desequilibrio en las cuentas del erario público y el incremento del gasto público derivado de las diferentes medidas gubernamentales. ●

22 junio, Foment del Treball

LA ECONOMÍA ESPAÑOLA POST-CONFINAMIENTO

Presentado por **Valentí Pich**, Presidente Comisión Economía y Fiscalidad de Foment del Treball, contó con las ponencias de **Salvador Guillermo** - Secretario General Adjunto y Director de Economía y Fiscalidad (Foment del Treball), **Gregorio Izquierdo** - Director de Economía de CEOE y Director General del Instituto de Estudios Económicos - IEE y **José Ma. Gay de Liébana** - Economista y Profesor de Economía Financiera y Contabilidad de la Universidad de Barcelona. ●

SOPAR AMB ESTRELLES

a l'Observatori Fabra

17^a Temporada

5 de juny - 4 d'octubre

www.sternalia.com

#soparambestrelles

10 % DE DESCUENTO PARA LAS EMPRESAS ASOCIADAS.
SOLICITEN CÓDIGO PROMOCIONAL A NUESTRA SECRETARIA.

www.bcn.ateia.com ¡conéct@te!

- Circul@res, informes, dossiers tem@ticos
- @teia-inform@, e-press, dossier de prens@
- Sesiones inform@tiv@s; jorn@d@s técnic@s
- Form@ción, escuela@ IATA y bols@ de tr@b@jo
- Di@ del transitario
- @sesori@ juridic@
- Memori@ de @tividades



● INFORMACIÓN Y CONSULTAS

● ASESORÍA JURÍDICA

● FORMACIÓN

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

● INSPECCIONES ADUANERAS PARA RA'S

● GARANTÍA SWISSPORT

● ACUERDOS de COLABORACIÓN

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

● A través de FOMENT del TREBALL

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

● FETEIA-OLTRA

feteia@feteia.org
Tel. 932 689 430

● DOCUMENTOS

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

● ACUERDOS de COLABORACIÓN

- BANC SABADELL
- FUNDACIÓN ICIL – Universidad Abad Oliva-CEU
- Fundación UPC
- IDP ENGENIERIA
- visualTRANS

AudLegalia

MARGE BOOKS

bytemaster
LOGÍSTICA CONECTADA Y GLOBAL

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

CaixaBank

SALÓN INTERNACIONAL DE LA LOGÍSTICA Y DE LA MANUTENCIÓN

CESCE
El valor del crédito

FUNTRADERS

SGS

JUMA CONSULTING

simtec

Usach, Cd'Assegurances
La teva corredoria al port