



DOMINÓ

EN LA LOGÍSTICA MUNDIAL

UCRANIA

TRANSPORTE
DE MERCANCIAS
POR CARRETERA

SITUACIÓN
MUNDIAL
DEL TRANSPORTE
MARITIMO

UCRANIA	
EASTERN EUROPEAN EVENTS IMPACT GLOBAL FREIGHT FORWARDING	03
UCRANIA. PROTEJÁMOSLES Y PROTEJÁMONOS	04
THE IMPACT ON TRADE AND DEVELOPMENT OF THE WAR IN UKRAINE	05
A LAS DISFUNCIONES PERSISTENTES POR LA PANDEMIA DEL COVID-19, TODAVÍA	
EL IMPACTO DE LA GUERRA DE UCRANIA EN LA CADENA DE SUMINISTRO	06
CIRCULARES INFORMATIVAS	08
AYUDA HUMANITARIA. PORT BARCELONA – COMUNIDAD LOGÍSTICO PORTUARIA	10
TRANSPORTE DE MERCANCÍAS POR CARRETERA	12
NOTA DE LA ASESORIA JURÍDICA DE ATEIA-OLTRA BARCELONA SOBRE LA MODIFICACIÓN	
DE LA LEY 15/2009 DEL CONTRATO DE TRANSPORTE TERRESTRE DE MERCANCÍAS	14
SITUACIÓN MUNDIAL DEL TRANSPORTE MARÍTIMO	
FIATA MARITIME TASK FORCE	18
EL TALÓN DE AQUILES DE LA LOGÍSTICA MUNDIAL	22
ATEIA FORMACIÓN	24
ATEIA-OLTRA BARCELONA	26
OPINION – FUNDACIÓN CARES	
REFORMA LABORAL Y EXTERNALIZACIÓN CON CENTROS ESPECIALES DE EMPLEO:	
SEGURIDAD JURÍDICA PARA LAS EMPRESAS Y ESTABILIDAD LABORAL PARA LAS PERSONAS	
CON DISCAPACIDAD	31
FONDOS NEXT GENERATION – UE	32
ADUANA	34
SGS INFORMA	
EGIPTO	36
TIC	39
DIRECTORIO - EMPRESAS ASOCIADAS	41
AGENDA 2022	42
SERVICIOS PARA EMPRESAS ASOCIADAS	44

ATEIA – INFORMA
PUBLICACIÓN EDITADA
POR ATEIA-OLTRA BARCELONA

EDICIÓN y REDACCIÓN
ATEIA-OLTRA BARCELONA

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

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

DISEÑO Y MAQUETACIÓN
Lluís Coma
llu@lluiscoma.com

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

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

Si desea recibir el Boletín
ATEIA-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 abril de 2022

COLABORACIONES:
FUNDACIÓN CARES
MARSH
SIL
SGS
STERNALIA

3 marzo 2022



EASTERN EUROPEAN EVENTS IMPACT GLOBAL FREIGHT FORWARDING

The current events in Ukraine are regrettable with the loss of innocent lives and significant risks on the lives of many civilians and military representatives. The conflict will also inevitably impact our economies and supply chains, and FIATA hopes that dialogue can come about to bring a prompt end to the conflict.

For our industry, the effects on the global supply chain, and the impact on food and energy is clear. FIATA joins the International Chamber of Commerce (ICC) in urging the G7 to ensure that financial measures are carefully coordinated, and urge National Associations and governments to work with their local businesses to find ways to avoid further supply chain disruption, and any measures needed to resolve the crisis.

The **maritime crisis** will be intensified as ports become blocked, export and import is stalled, and sanctions cause overnight removal of tankers from the global charter market, causing spot rates and transport costs to climb.

On the **road**, blocked drivers are again experiencing poor facilities including lack of food, security and sanitary provisions, with the European Commission and some EU-member and non-member states calling for support for visa and permit waivers for drivers.

Rail freight is expected to be affected, with consequences for China-Europe rail freight. Effects such as the slowing or stopping of bilateral trade flows between China and Europe or a complete halt in transiting freight could be experienced.

Air cargo will see an impact, air traffic between Europe and Asia and add to the difficulties encountered by the Aircargo industry during the Covid pandemic.

IT experts are also prompting businesses to be alert to cyber attacks, keeping themselves protected and backed-up where possible, as a consequence of the current events. ●

● **Artículo completo:**
<https://fiata.org/news/2021/eastern-european-events-impact-global-freight-forwarding.html>

Todas las guerras son un drama humano inconmensurable, empujándonos a cualquier otra consideración al respecto. Las personas sufren las peores de las consecuencias y desde FETEIA-OLTRA queremos estar al lado de todas las víctimas inocentes.

Las guerras, además, generan unos efectos secundarios que nos afectan a escala global. Como transitarios, expedidores internacionales, operadores logísticos y representantes aduaneros que somos, constatamos que las guerras son una gran pérdida económica, ya que también suponen rupturas graves y disrupciones de la cadena de suministro a escala global. Desde FETEIA-OLTRA estamos convencidos que superaremos los estrangulamientos de las rutas de transporte, pero el efecto sobre la producción será severo.

Las guerras actuales también incorporan nuevos elementos de confrontación más allá de las fuerzas militares convencionales, siendo guerras denominadas como híbridas, tomando especial relevancia los ataques cibernéticos que empresas y organizaciones gubernamentales pueden sufrir. Por ello, desde FETEIA-OLTRA consideramos que, para proteger los intereses e incluso la mera existencia de nuestras compañías en caso de conflictos que pudieran producirse y prolongarse, nuestras empresas deberían adoptar todas aquellas medidas de ciberseguridad necesarias para evitar dichos daños.

Algunas medidas de ciberseguridad urgentes que se podrían implementar de manera sencilla y eficaz serían las siguientes: activar los sistemas de prevención en cada capa de los sistemas de información; cifrar la información y las conexiones; configurar actualizaciones automáticas; activar el doble factor de autenticación; implementar sistemas de monitoreo y vigilancia y finalmente, realizar copias de seguridad periódicas.

Esperamos que termine pronto el conflicto bélico en Ucrania, que no quepan en el mundo del futuro invasiones militares como las de Rusia en el este de Europa y que, de una vez por todas, el diálogo y la búsqueda del consenso resuelva las disputas políticas del ser humano. Mientras, protejamos a nuestras compañías y dediquemos también nuestros esfuerzos a la protección de los más desfavorecidos, vigilando y asegurando que la cadena logística no se interrumpa. Tenemos el conocimiento y los medios para hacerlo. ●

- **Artículo completo:** <https://www.feteia.org/cms/1/1565/ucrania-protejamosles-y-protejamonos-articulo-enric-tico-presidente-de-feteiaoltra>

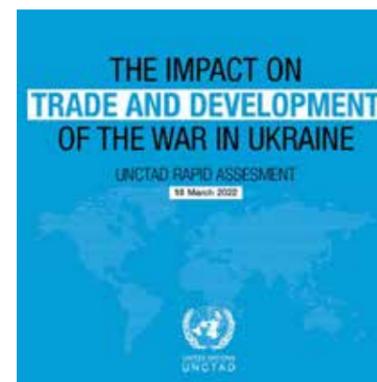
4 marzo 2022



UCRANIA. PROTEJÁMOSLES Y PROTEJÁMONOS

ENRIC TICO
PRESIDENTE FETEIA OLTRA

16 marzo 2022



THE IMPACT ON TRADE AND DEVELOPMENT OF THE WAR IN UKRAINE

UNCTAD has prepared a rapid assessment of the impact of war in Ukraine on trade and development, and interrelated issues in the areas of finance, technology, investment and sustainable development.

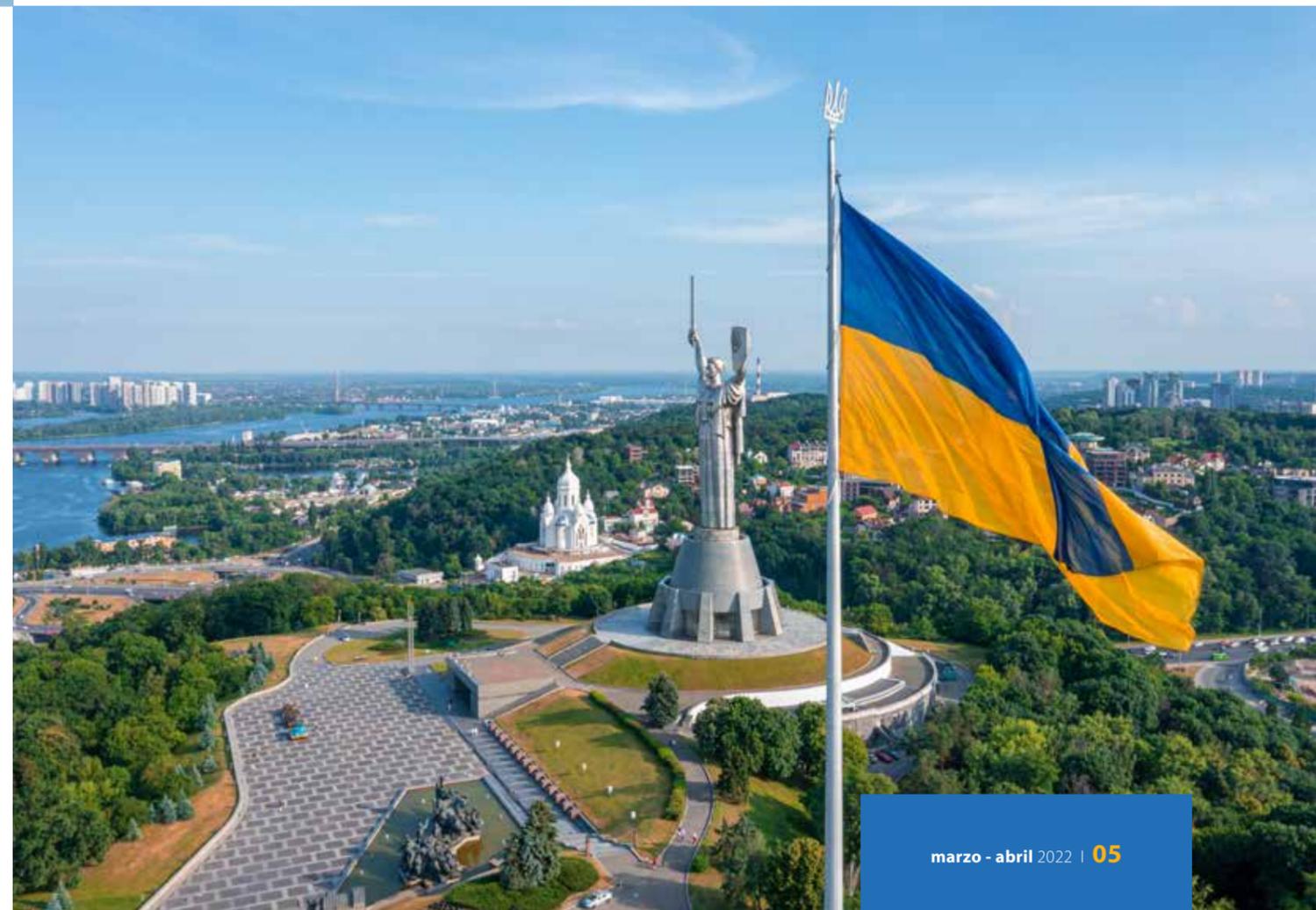
The report published on 16 March also shows heightened financial volatility, sustainable development divestment, complex global supply chain reconfigurations and mounting trade costs.

The results confirm a rapidly worsening outlook for the world economy, underpinned by rising food, fuel and fertilizer prices, heightened financial volatility, sustainable development divestment, complex global supply chain reconfigurations and mounting trade costs.

This rapidly evolving situation is alarming for developing countries, and especially for African and least developed countries, some of which are particularly exposed to the war in Ukraine and its effect on trade costs, commodity prices and financial markets.

The risk of civil unrest, food shortages and inflation-induced recessions cannot be discounted, particularly given the fragile state of the global economy and the developing world as a result of the COVID-19 (coronavirus disease) pandemic. ●

- **Artículo completo:** <https://unctad.org/webflyer/impact-trade-and-development-war-ukraine>





17 marzo 2022



EL IMPACTO DE LA GUERRA DE UCRANIA EN LA CADENA DE SUMINISTRO

JORDI TORRENT
DIRECTOR DE ESTRATEGIA
DEL PORT DE BARCELONA

Las relaciones económicas internacionales, el comercio internacional y el transporte marítimo vivieron un largo periodo de estabilidad desde finales de los años setenta del siglo pasado hasta el siglo XXI. Con la entrada en el nuevo siglo, las crisis se suceden sin solución de continuidad, especialmente en el mundo occidental. Los ataques terroristas del 11 de septiembre del 2001, el tsunami en Asia en 2004, la crisis financiera en 2008, las guerras en Afganistán e Irak, episodios climáticos extremos, el Brexit, ciberataques globales, el Covid-19 y ahora la guerra en Ucrania.

Las supply chain globales, sustentadas en el transporte marítimo, consiguieron resistir a todas las disrupciones de forma bastante eficiente y sin que, en general, la ciudadanía, la industria y el consumidor sufrieran efectos graves. Desafortunadamente, a partir del año 2021 esto ya no ha seguido siendo así. Las disrupciones de la cadenas de suministro ocurridas el año pasado, especialmente en Occidente (nivel de fletes, pérdida de fiabilidad de escalas, blank sailings, cierre de puertos en China y/o congestión en puertos americanos, falta y descompensación de equipo vacío, escasez de productos y materiales esenciales, falta de conductores de camión, precio de la energía, etc.) están teniendo un impacto sustancial en la industria y la ciudadanía.

La inestabilidad de las cadenas de suministro está haciendo que, por primera vez, muchas empresas se hayan planteado modificar sustancialmente sus estrategias en relación con proveedores, medios de transporte, lugares de fabricación y canales de distribución. En este contexto, la invasión rusa de Ucrania no hará sino incidir todavía más en unas ya maltrechas cadenas de suministro globales. La guerra se suma a las disfunciones persistentes por la pandemia del Covid-19, todavía

importantes si nos atenemos al cierre estricto, estos días, de ciudades enteras y distritos portuarios chinos; la crónica falta de semiconductores para la industria de la automoción; el precio de la electricidad; la escasez de algunas materias primas; la falta de fiabilidad de las escalas en los puertos o el elevado precio del combustible.

La guerra de Ucrania tendrá un impacto añadido en algunas de estas disrupciones. Acelerará la toma de determinadas decisiones y tendencias que ya se apuntaban antes de la pandemia y que esta había acelerado, y que conllevarán algunos cambios adicionales.

La guerra no ayudará a estabilizar el transporte marítimo y, por lo tanto, podría contribuir a prolongar sus disfunciones, que difícilmente se resolverán en un momento como el actual, de confusión y estupor generalizados. El incremento del precio de los combustibles fósiles incrementará los precios del transporte marítimo, aunque la guerra también debería provocar un retraimiento de la demanda. Esto podría actuar de contrapeso ya que obligará a una mayor competencia en la oferta marítima ante la escasa demanda, empujando los precios del transporte marítimo a la baja.

El crecimiento exponencial desde 2013 del transporte de mercancías por vía ferroviaria entre China y la UE (en 2021 se transportaron 1,5 millones de TEU frente a los 500.000 TEU del período pre-Covid) probablemente se moderará y, como lleva ocurriendo hace ya unos años, algunas empresas están acercando la fabricación de determinados productos (textil, automoción, etc.) a la UE para recortar los tiempos de tránsito y evitar las disrupciones de las cadenas de suministro interoceánicas. La guerra en Ucrania será probablemente un nuevo aliciente para que muchas empresas sigan profundizando en este ámbito. ●

- **Artículo completo:**
<https://piernext.portdebarcelona.cat/logistica/el-impacto-de-la-guerra-de-ucrania-logistica/>

CIRCULARES INFORMATIVAS

Febrero – Abril 2022

Real Decreto-ley 6/2022, de 29 de marzo, por el que se adoptan medidas urgentes en el marco del Plan Nacional de respuesta a las consecuencias económicas y sociales de la guerra en Ucrania.

- Informes de FETEIA OLTRA y FOMENT del TREBALL (01.04.2022)
- Nota informativa sobre bonificación extraordinaria y temporal en el precio de determinados productos energéticos, publicada por Aduanas e Impuestos Especiales (05.04.2022)

UE

- Anuncio de la Comisión Europea a los importadores, relativo a importaciones en la Unión de productos en el marco del Acuerdo de Asociación UE-Ucrania (DOUE 23.02.2022)
- Cuestiones aduaneras y restricciones relativas a las sanciones adoptadas por la UE - Documentos publicados por la Comisión Europea (24.03.2022)
- Comunicación Comisión Europea dirigida a operadores económicos, Importadores y exportadores sobre los paquetes de medidas restrictivas contra la Federación de Rusia (DOUE – 01.04.2022)

CLECAT

- Ukraine/Russia crisis: EU decisions and impacts on freight transport (update)

ADUANA e IIEE

- NI GA 07/2022, de 15 de marzo, sobre las medidas restrictivas de restricciones de importaciones y exportaciones adoptadas por la unión Europea en respuesta al reconocimiento de las zonas de provincias ucranianas de Donetsk y Luhansk.
- Restricciones a las importaciones de productos siderúrgicos procedentes de Bielorrusia y Rusia (12.04.2022)

DIRECCION GENERAL de TRANSPORTE TERRESTRE

- Aplicación de ciertas exenciones en peajes, tasas o impuestos a camiones, por parte de las autoridades polacas (01.03.2022)
- Activación de un plan de repatriación de profesionales del transporte atrapados en la zona de conflicto (25.02.2022)
- Información y recomendaciones para la realización del transporte por carretera de ayuda humanitaria a Ucrania – Documentación elaborada por la Dirección General de Transporte Terrestre (Ministerio Transportes – 16.03.2022)

PUERTOS del ESTADO

- Medidas restrictivas Rusia

CAMARA de COMERCIO de ESPAÑA

- SUSPENSIÓN CUADERNOS ATA- Destino/tránsito Ucrania, Rusia y Bielorrusia.

**FETEIA OLTRA**

- Circular informativa sobre el Reglamento (UE) 2022/328 del Consejo, de 25 de febrero de 2022, por el que se modifica el Reglamento (UE) 833/2014, relativo a medidas restrictivas motivadas por acciones de Rusia que desestabilizan la situación en Ucrania. (01.03.2022)

FOMENT

- Nota Informativa de Foment del Treball sobre las sanciones adoptadas por UE, EEUU, UK y Suiza; e información detallada sobre espacio aéreo, control de exportaciones, etc. (02.03.2022 /28.02.2022)
- Nuevas medidas en relación a la situación en Ucrania (14.03.2022)
- Informe actualizado sobre sanciones a Rusia (13.04.2022)

DIRECCIO GENERAL de TRANSPORTS i MOBILITAT

- Información y recomendaciones para la realización del transporte por carretera de ayuda humanitaria a Ucrania (18.03.2022)

ACCIÓ informa

- Afectacions comercials derivades de la guerra a Ucraïna. ●

AYUDA HUMANITARIA

PORT BARCELONA – COMUNIDAD LOGISTICO PORTUARIA

El hub logístico de ayuda humanitaria del Port de Barcelona ha recibido más de 243 toneladas de material para el pueblo ucraniano. Hasta ahora, se han podido enviar 14 camiones llenos con más de 182 toneladas de medicamentos, productos de higiene, alimentos, ropa y calzado para adultos y niños hasta Ucrania gracias a las aportaciones de entidades y asociaciones. Estas ayudas se organizan gracias a los voluntarios del Port, al Banc dels Aliments que gestiona la recepción del material y a Open Arms que hace la recogida y la entrega, en coordinación con el consulado ucraniano. ●

El Port de Barcelona se ha convertido en hub logístico para el envío de la ayuda humanitaria de Cataluña a Ucrania. El Port ha cedido un almacén de 1.800 m2 situado en la ZAL Port y gestionado por el Banc dels Aliments para centralizar las mercancías que, una vez inventariadas y preparadas convenientemente, se envían a Ucrania para poder dar respuesta a la emergencia social generada por el conflicto bélico con Rusia.

Aunque para optimizar esta ayuda lo más adecuado es hacer donaciones económicas, también hace falta una gestión eficaz de las aportaciones materiales que se han hecho y es imprescindible disponer de una plataforma logística como la que el Port de Barcelona ha puesto a disposición con la colaboración del Banc dels Aliments y de otras organizaciones de reconocida experiencia en la ayuda humanitaria, como Open Arms.

El hub logístico cuenta con la colaboración desinteresada de trabajadores del Port de Barcelona, de la Fundación Cares y de los estibadores del Port de Barcelona, que se encargan de la gestión de las mercancías y de la carga y descarga de camiones. La plataforma logística de la ZAL del Port de Barcelona seguirá dando respuesta a la emergencia social generada por la invasión rusa en Ucrania. ●

(Fuente: Port de Barcelona)

- Si eres una **empresa** o una **entidad** y dispones de un cierto volumen de material que querrías donar, el Port de Barcelona puede recibir este material directamente en el espacio logístico que hemos dispuesto para atender esta necesidad.

Para coordinar la recogida de este material el Banc d'Aliments se está encargando de la organización de la recepción. Os pedimos que os pongáis en contacto para coordinar esta recepción:

Correo electrónico: help4ukraine@bancdelsaliments.org

- Para más información: escribir un correo electrónico a sostenibilitat@portdebarcelona.cat llamar al teléfono del SAU del Port de Barcelona 93 298 60 00 <https://www.portdebarcelona.cat/es/web/autoritat-portuaria/rsc>

El pasado 1 de marzo se aprobó el **Real Decreto-ley 3/2022** al que se comprometió el Gobierno con las asociaciones de transportistas el pasado mes de diciembre y en el que se incluyen las **medidas de carácter normativo en el ámbito económico y laboral** acordadas con el Sector. El Real Decreto Ley incluye la prohibición de que los transportistas realicen las labores en los centros de carga y descarga, así como el derecho a repercutir en sus tarifas el impacto de las subidas del gasóleo.

Las empresas asociadas dispusieron de puntual información sobre la publicación y entrada en vigor del **Real Decreto Ley 3/2022 de medidas para la mejora de la sostenibilidad del transporte de mercancías por carretera y del funcionamiento de la cadena logística**; información entre la que destaca la **Nota Informativa de FETEIA OLTRA sobre las particularidades de interés y las diversas medidas de mayor impacto en el sector del referido Real Decreto**, por el que se transpone la Directiva (UE) 2020/1057, de 15 de julio de 2020, por la que se fijan normas específicas con respecto a la Directiva 96/71/CE y la Directiva 2014/67/UE. ●

- **Circular TTE.15/22 (02.03.22)**

Así como la **comunicación del Ministerio de Transporte, Movilidad y Agenda Urbana** en la que se detallan acuerdos e implantación de medidas que desarrollan el Real Decreto Ley 3/2022, tras la reunión celebrada (16 marzo) entre el Ministerio y el Comité Nacional de Transporte por Carretera.

- **Comunicaciones (17 y 25.03.22)**

Una de las medidas puesta en funcionamiento es el **Buzón de la Inspección de Transporte** por Carretera. Se trata de una de las medidas adoptadas en el acuerdo alcanzado a finales del año 2021 con el Departamento de Mercancías del Comité Nacional de Transporte por Carretera (CNTC), en el que se contempló la puesta en marcha en el primer trimestre del 2022 de un buzón de denuncias anónimas sobre incumplimientos de la normativa de transporte, para facilitar la actividad de la inspección de transporte.

- **Circular TTE.25/22 (06.04.22)**
Información completa facilitada por FETEIA-OLTRA.

De especial interés, la **modificación que dicho Real Decreto Ley hace de algunos extremos de la Ley 15/2009, del contrato de transporte terrestre y que son de interés para nuestro colectivo empresarial**. Por ello y a continuación, se transcribe la Nota de la Asesoría de ATEIA OLTRA BARCELONA sobre el asunto que las empresas asociadas recibieron en Circular TTE. 20/22 (16.03.2022). ●

NOTA
DE LA ASESORIA
JURIDICA
DE ATEIA OLTRA
BARCELONA
SOBRE LA
MODIFICACIÓN
DE LA LEY
15/2009
DEL CONTRATO
DE TRANSPORTE
TERRESTRE
DE MERCANCÍAS

JOSÉ M^a VICENS AZPEITIA
SECRETARIO – ASESOR JURÍDICO
ATEIA - OLTRA BARCELONA

El pasado 2 de marzo de 2022 se publicó en el BOE el **Real Decreto-ley 3/2022, de 1 de marzo, de medidas para la mejora de la sostenibilidad del transporte de mercancías por carretera y del funcionamiento de la cadena logística**, por el que se **transpone la Directiva (UE) 2020/1057, de 15 de julio de 2020**, por la que se fijan **normas específicas** con respecto a la Directiva 96/71/CE y la Directiva 2014/67/UE para el **desplazamiento de los conductores en el sector del transporte por carretera, y de medidas excepcionales en materia de revisión de precios en los contratos públicos de obras**.

Lo que el título del RD no dice (al menos expresamente) y es muy importante para nuestro colectivo es que **dicho real decreto modifica la Ley 15/2009, del contrato de transporte terrestre en los siguientes extremos:**

- Se modifica el apartado **1 del artículo 20**, para, según la Exposición de Motivos, reforzar la posición del porteador para deshacer la presunción legal de que la responsabilidad de la carga y descarga corresponde, con carácter general, al cargador y destinatario, se prevé expresamente que esta actividad debe remunerarse con carácter independiente del precio del transporte y se exige la especificación de esta contraprestación en la factura, cuando se lleve a cabo por el porteador. En mi opinión la exposición de motivos es confusa pero, en cualquier caso, el artículo queda redactado en los siguientes términos:

«Las operaciones de carga de las mercancías a bordo de los vehículos, así como las de descarga de éstos, serán por cuenta, respectivamente, del cargador y del destinatario, salvo que antes de la efectiva presentación del vehículo para su carga se haya pactado por escrito que corresponden al porteador contra el pago de un suplemento respecto del precio del transporte. En ausencia de formalización por escrito de dicho pacto, se presumirá no acordado.»

Cuando se realicen por el porteador las operaciones de carga y descarga, la contraprestación pactada deberá reflejarse en la factura de manera diferenciada respecto del precio del transporte.

Las operaciones de estiba y desestiba de las mercancías a bordo de los vehículos serán por cuenta, respectivamente del cargador y del destinatario, salvo que expresamente se asuman por el porteador.»

- Se rebaja a una hora el plazo a partir del cual se considera **paralización** el tiempo que el transportista ha de esperar para que concluya la carga y descarga del vehículo desde su puesta a disposición para este fin. El **artículo 22** queda redactado como sigue:

«Artículo 22. Paralizaciones.

1. Cuando el vehículo haya de esperar un plazo superior a una hora hasta que se concluya su carga o descarga, el porteador podrá exigir al cargador una indemnización en concepto de paralización.

2. Dicho plazo se contará desde la puesta a disposición del vehículo para su carga o descarga en los términos requeridos por el contrato.

3. Salvo que se haya pactado expresamente una indemnización superior para este supuesto, la paralización del vehículo por causas no imputables al porteador, incluidas las operaciones de carga y descarga, dará lugar a una indemnización en cuantía equivalente al Indicador Público de Renta de Efectos Múltiples/día multiplicado por 2 por cada hora o fracción de paralización, sin que se tenga en cuenta la primera hora ni se computen más de diez horas diarias por este concepto. Cuando la paralización del vehículo fuese superior a un día el segundo día será indemnizado en cuantía equivalente a la señalada para el primer día incrementada en un 25 por ciento. Cuando la paralización del vehículo fuese superior a dos días, el tercer día y siguientes serán indemnizados en cuantía equivalente a la señalada para el primer día incrementada en un 50 por ciento.»

- Se establece como obligatoria la revisión del precio del transporte como consecuencia de la variación del precio del combustible entre el momento de la contratación y el de la efectiva realización del transporte, para evitar que la variación coyuntural de una partida esencial en la estructura de costes de las empresas transportistas pueda ser objeto de negociaciones no siempre compensadas. Se trata, según la Exposición de Motivos, de una medida especialmente necesaria es el escenario actual de incrementos sostenidos del precio del gasóleo. Se amplía la posibilidad de que se aplique esta medida también en los casos de utilización de otros combustibles, desde el momento en que se prevean las correspondientes fórmulas por parte de la Administración. En relación con esta cuestión se ajustan, asimismo, otros requisitos de aplicación, como el umbral a partir del cual es exigible la revisión, que puede ser del 5 por ciento salvo que las partes hubieran pactado uno menor, se exige la aplicación exclusiva para el cálculo de las fórmulas aprobadas por la Administración en las condiciones generales de contratación y se establece una periodicidad trimestral máxima en la revisión del precio en los contratos de transporte continuados. El artículo 38 queda redactado en los siguientes términos:

«Artículo 38. Revisión del precio del transporte por carretera en función de la variación del precio del combustible.

1. En los transportes por carretera, cuando el precio del combustible hubiese variado entre el día de celebración del contrato y el momento de realizarse el transporte, el porteador, así como el obligado al pago incrementarán o reducirán, en su caso, el precio inicialmente pactado en la cuantía que resulte de aplicar los criterios o fórmulas que, en cada momento, tenga establecidos la Administración en las correspondientes condiciones generales de contratación del transporte de mercancías por carretera.

La variación respecto del precio inicialmente pactado se reflejará en la factura de manera desglosada, salvo que expresamente se hubiera recogido en el contrato otra forma de reflejar este ajuste.

Dichos criterios o fórmulas deberán basarse en la repercusión que la partida de combustible tenga sobre la estructura de costes de los vehículos de transporte de mercancías.

2. La previsión del apartado anterior estará condicionada a que el precio del combustible hubiera experimentado una variación igual o superior al 5 por ciento, salvo que, expresamente y por escrito, se hubiera pactado un umbral menor previa o simultáneamente a la celebración del contrato.

En los contratos de transporte continuado se aplicarán de forma automática los incrementos o reducciones determinados por la aplicación de los anteriores criterios o fórmulas con carácter trimestral en relación con el precio inicialmente pactado, salvo que se pacte otra periodicidad menor.

3. El pacto en contrario a lo dispuesto en este artículo se considerará nulo.»

- Se añade una **disposición adicional séptima**, con el siguiente contenido:

«Disposición adicional séptima. Indemnización por paralización del vehículo durante el viaje.

Cuando fuese necesario valorar el perjuicio que ocasiona a un porteador tener paralizado el vehículo con el que se dedica a la realización profesional de transportes por carretera, como consecuencia de cualquier circunstancia que no le sea imputable, se utilizará como un criterio de referencia el establecido en el artículo 22.3 de esta ley.»

- Se introduce también la siguiente **disposición transitoria** en relación con los **incrementos del precio del combustible**.

Disposición transitoria primera. Aplicación de la revisión del precio del transporte por carretera en función de la variación del precio del combustible en los contratos de transporte continuado vigentes.

1. Los contratos de transporte continuado vigentes a la entrada en vigor del real decreto-ley que incluyan criterios o fórmulas de revisión del precio del transporte por variación del precio del gasóleo distintos de los establecidos por la Administración en las condiciones generales de contratación del transporte de mercancías por carretera, o una periodicidad superior a trimestral en la revisión del precio, deberán incorporar los criterios o fórmulas fijados por la Administración y sujetarse a lo dispuesto en el artículo 38 de la Ley 15/2009, de 11 de noviembre, en su redacción dada por el presente real decreto-ley, en un plazo máximo de seis meses desde la entrada en vigor del real decreto-ley.

2. En los contratos de transporte continuado vigentes a la entrada en vigor del real decreto-ley que no tuvieran prevista una cláusula de revisión del precio por variación del precio del gasóleo, será obligatoria la revisión del precio del transporte por la variación del precio del gasóleo en los transportes realizados con posterioridad a la entrada en vigor del real decreto ley, de conformidad con las reglas previstas en el artículo 38 de la Ley 15/2009, de 11 de noviembre, en su redacción dada por el presente real decreto-ley.

En la actualización del precio del transporte que proceda llevar a cabo, la variable G de la fórmula de revisión de precios fijada por la Administración en las condiciones generales de contratación, se computará desde los doce meses anteriores a la entrada en vigor de este real decreto-ley cuando el inicio del contrato fuera anterior a dicha fecha.

3. La aplicación del artículo 38 de la Ley 15/2009, de 11 de noviembre, en su redacción dada por el presente real decreto-ley a los contratos de transporte que utilicen vehículos propulsados por combustibles distintos del gasóleo, se llevará a cabo desde el momento en el que entren en vigor para estos supuestos los criterios o fórmulas de la Administración aplicables para su cálculo.

- A los efectos previstos en el nuevo redactado del **artículo 38**, se recuerda que las llamadas condiciones generales se encuentran publicadas en la Orden FOM/1882/2012, de 1 de agosto, por la que se aprueban las condiciones generales de contratación de los transportes de mercancías por carretera. Es particularmente relevante el artículo 3 que es en el que se definen las fórmulas para determinar los aumentos. ●

DE INTERÉS...

Dirección General de Transporte Terrestre Comunicaciones sobre:

Condiciones de acceso a la profesión de transportista

Resolución de Coordinación 1/2022, de la Dirección General de Transporte Terrestre, relativa a las condiciones de acceso a la profesión de transportista tras la entrada en vigor del Reglamento (UE) 2020/1055.

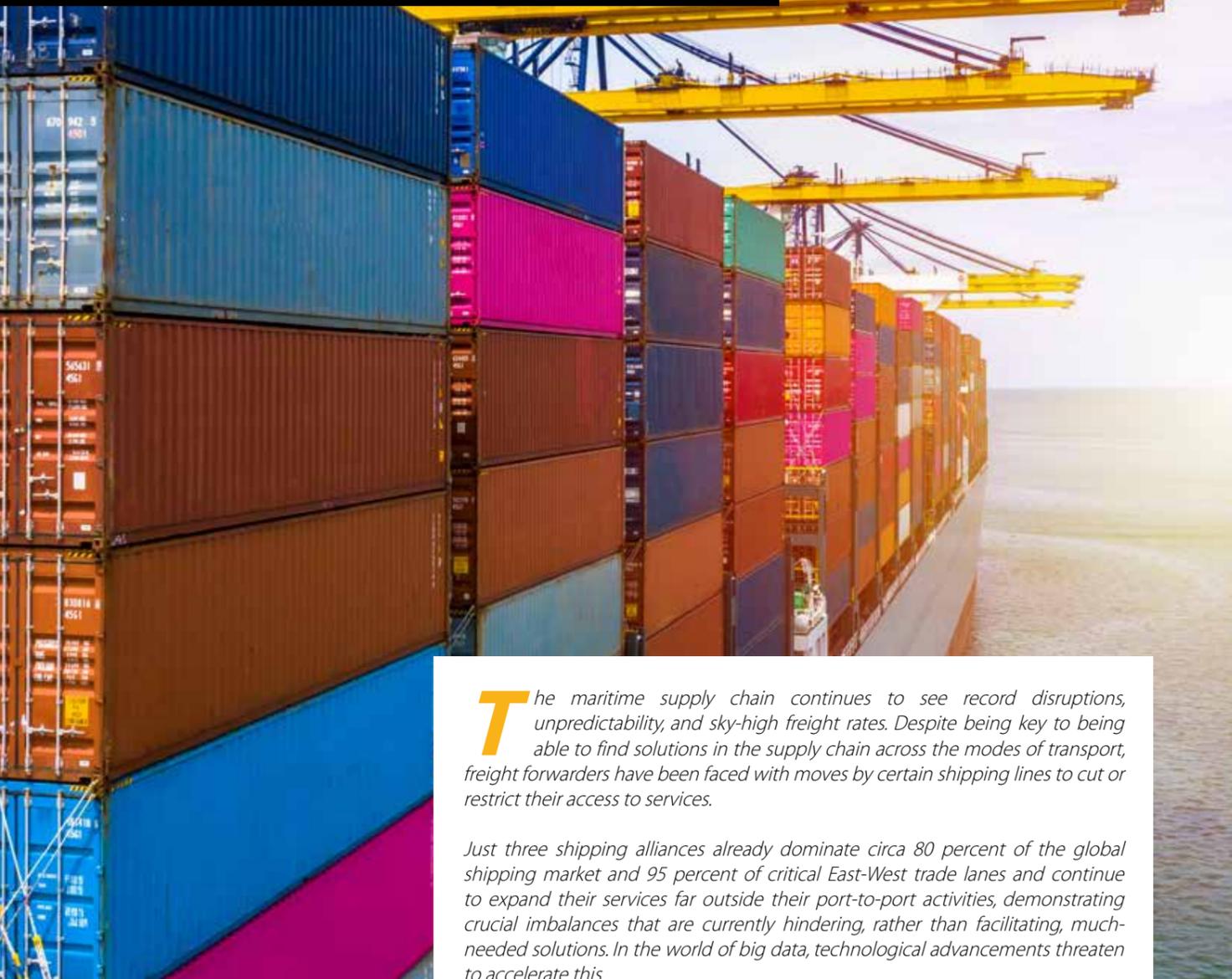
- [Circular TTE.17/22 \(08.03.22\)](#)

Medidas a aplicar para el control de la morosidad en el transporte terrestre

- [Circular TTE.26/22 \(07.04.22\)](#)

Real Decreto 242/2022, de 5 de abril, por el que se modifican el Reglamento de la Ley de Ordenación de los Transportes Terrestres, aprobado por el Real Decreto 1211/1990, de 28 de septiembre, y el Real Decreto 284/2021, de 20 de abril, por el que se **regula la cualificación inicial y la formación continua de los conductores de determinados vehículos destinados al transporte por carretera**.

- [Circular TTE.24/22 \(06.04.22\)](#)



The maritime supply chain continues to see record disruptions, unpredictability, and sky-high freight rates. Despite being key to being able to find solutions in the supply chain across the modes of transport, freight forwarders have been faced with moves by certain shipping lines to cut or restrict their access to services.

Just three shipping alliances already dominate circa 80 percent of the global shipping market and 95 percent of critical East-West trade lanes and continue to expand their services far outside their port-to-port activities, demonstrating crucial imbalances that are currently hindering, rather than facilitating, much-needed solutions. In the world of big data, technological advancements threaten to accelerate this.

2020 and 2021 were very profitable years for shipping lines, which allowed them to invest to expand into services traditionally offered by the freight forwarding industry, with ambitions to become vertically integrated providers of door-to-door logistics solutions. Some shipping lines have also recently invested in logistics companies in line with this objective. FIATA has addressed this on various occasions well before the pandemic, underlining that competition must take place on a level playing field.

Shipping lines are now competing head on with the freight forwarding industry with unfair competitive advantages through their role as vessel and container owning carrier. Marketplaces become less efficient when entities have the power to levy unreasonable charges on their competition. FIATA has called for competition authorities to pay special attention to these developments to ensure all stakeholders compete on a level playing field, and that competition is fair. ●

- **Información completa:**
[Circular MAR 07/22 \(19.04.22\)](#)

PARLAMENTO UE CLECAT / FETEIA OLTRA

FETEIA-OLTRA inicia una ronda de contactos con los Diputados del Parlamento Europeo, con el fin de dar solución a la situación del transporte de mercancías por vía marítima. FETEIA hace especial hincapié en la necesidad de no renovar la normativa conocida como la Consortia Block Exemption Regulation (CBER).

FETEIA-OLTRA ha iniciado contactos con los europarlamentarios nacionales, miembros de la Comisión de Transportes y Turismo del Parlamento Europeo (TRAN), mediante la remisión de una carta que tenía por fin informar sobre la situación existente en el mercado internacional del transporte marítimo que tantos perjuicios está causando al sector del comercio exterior y al conjunto de la economía de la Unión Europea.

En la misma, se pone de manifiesto el hecho de que, según los principales analistas independientes, el transporte marítimo se encuentra en uno de los momentos de menor fiabilidad de la historia, debido a las constantes cancelaciones de reservas.

FETEIA ha querido hacer especial hincapié en la necesidad de no renovar la normativa conocida como la Consortia Block Exemption Regulation (CBER). Como asegura el Presidente de FETEIA, Enric Ticó: "Esta norma no solo ha perdido todo su sentido, sino que resulta altamente perjudicial para el aseguramiento de la leal competencia y, por tanto, del correcto funcionamiento del mercado."

No debe obviarse que esta norma supone una excepción a la obligación de cumplimiento, en su integridad, de la normativa de defensa de la competencia, permitiendo acuerdos operativos. Actualmente estas compañías no necesitan este soporte regulatorio, sino más bien al contrario, disfrutaban de una posición muy positiva, por lo que resulta necesario poner fin a esta situación de absoluta excepcionalidad y que todos los operadores actúen bajo las mismas condiciones.

También se ha hecho mención a la necesidad de que desde la Unión Europea se promueva que las plataformas tecnológicas empleadas por todas las compañías sean abiertas y compatibles entre sí, de manera que cada operador sea dueña soberana de los datos que maneja y no se fomente que una parte pueda controlar datos de terceros.

Por último, el Presidente Ticó ha querido llamar la atención de las iniciativas que sobre esta materia están teniendo lugar en otros países "como Estados Unidos, que están tomando acciones decididas, referidas al desarrollo de investigaciones de las actividades desarrolladas por los referidos operadores económicos, siendo necesario que la Unión Europea inicie esta senda cuanto antes." ●

- **Información completa:**
[Circular MAR 04/22 \(03.03.22\)](#)

CLECAT COMPETITION AUTHORITIES AROUND THE WORLD INVESTIGATE SHIPPING CONDUCT

CLECAT has called on the European Commission to put the container shipping market under close scrutiny as the industry enters the third year of its Block Exemption from normal competition rules whilst services are at record low levels and rates continue to beyond reach for many of the clients of the forwarders, particularly SMEs. In the light of the recent market developments and the new vertical integration strategy of the Global Alliances, the Commission urgently must take the necessary steps to initiate a sector inquiry, so that it can use the results in its forthcoming review of the CBER. ●

- **Información completa:**
[CLECAT Newsletter – Circular REMP.08/22 \(28.02.2022\)](#)

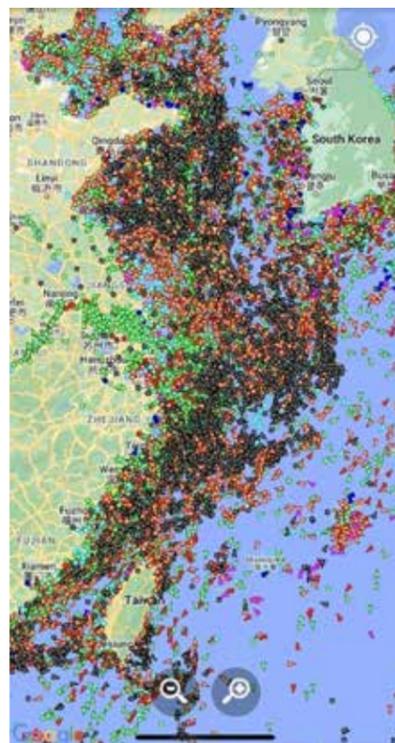
VUCA COMERCIO MARITIMO MUNDIAL



● En ATEIA-Infoma
(nº 133 – Enero – Febrero 2022)

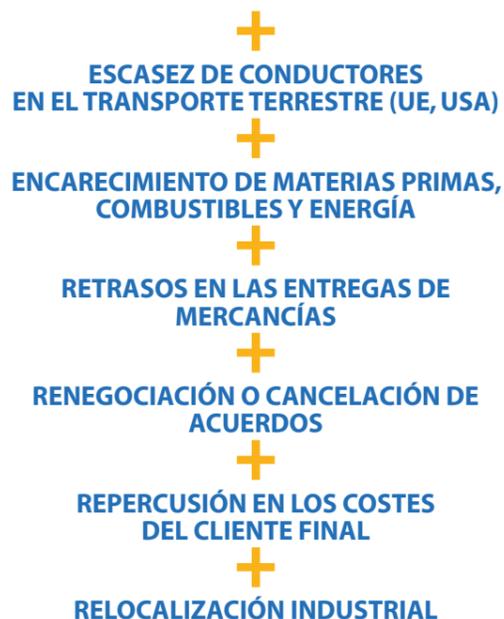
2022 (Pág. 12 – 15)
2021 (Pág. 16 – 17)

https://www.ateia.com/Descargas/Publicaciones/ATEIA_informa_enero_febrero_2022.pdf



CONFINAMIENTOS EN CHINA POR COVID19 (SHENZEN, SHANGHAI...)

Los confinamientos en ciudades como Shenzhen o Shanghai, decretados por las autoridades como medida COVID, está impactando significativamente en el transporte terrestre, aéreo y marítimo desde / hacia dichas ciudades. Lo que puede conllevar de nuevo un desajuste logístico marítimo a nivel global, en lo que a fletes, reducción y congestión de tráfico se refiere.



TENSIÓN EN LA CADENA LOGÍSTICA

LA INCANSABLE LUCHA DE LA CERTIDUMBRE JAVIER CASELLS Manager en Marine & Energy, Marsh España

En Marsh comenzamos una nueva etapa de colaboración con ATEIA-OLTRA Barcelona y lo hacemos con tremenda responsabilidad e ilusión:

- Responsabilidad como empresa líder en gerencia de riesgos y seguros con más de 150 años de historia que se une en el camino a una asociación también líder en el sector del transporte y la logística nacional, en un momento tan delicado como el actual en el que son muchas las encrucijadas que se nos presentan como sector.
- Ilusión por estar totalmente convencidos de la importante labor que desempeñamos y del valor añadido que pretendemos aportar a ATEIA-OLTRA y a sus asociados en un aspecto tan importante como es la gerencia de sus riesgos, y de los de sus clientes, como valor competitivo diferencial.

Y lo cierto es que son muchos los temas que, en el contexto actual en el que el cambio parece ser la única constante, queremos abordar en esta primera aproximación a ATEIA-OLTRA Barcelona:

Comienzo haciendo un repaso del año 2020, cuando, como consecuencia del confinamiento casi global por la pandemia sanitaria, prácticamente la totalidad de las economías mundiales se ralentizaron hasta casi detenerse como consecuencia de la abrupta caída de la demanda. Un parón considerable en la actividad que, lógicamente, tuvo su reflejo en la cadena logística mundial.

Llega 2021 y, con el levantamiento de las restricciones más severas, se produce un incremento exponencial en la demanda mundial. Todo el mundo queriendo llegar los primeros y haciéndolo, además, desde los mismos lugares y a los mismos destinos; lo que supuso una tensión sin precedentes en la cadena de suministro; sin olvidar otros aspectos como la escalada de los precios de la energía, la crisis de los microchips o la de las materias primas. Retrasos y fletes al alza han sido y son pan nuestro desde entonces.

El mismo 2021 trajo otro incidente excepcional en el mundo del negocio y del seguro marítimo como fue el encallamiento del buque Ever Given en el Canal de

Suez. Con él se ponía de manifiesto el importante reto que para la industria tienen los cada vez más grandes megabuques portacontenedores; frente a unas infraestructuras portuarias con una capacidad de adaptación mucho más limitadas.

La crisis de la energía, mencionada anteriormente, se agravaba, en el caso particular de España, con el cierre del gasoducto del Magreb a finales de 2021, amén de ejemplificar la poca independencia energética de España, y suponía el incremento de la actividad de buques gaseros en España, con puertos como los de Cartagena, Tarragona o Sagunto incrementando exponencialmente sus movimientos; y de los seguros asociados a esta floreciente actividad.

Y cuando parecía que lo habíamos visto todo, ya en 2022:

- De un lado estalla la guerra en Ucrania y, con ella, una nueva sacudida a los cimientos del seguro marítimo con revisión diaria de los ámbitos geográficos de las pólizas, monitorización de los embarques en el marco de la cláusula de sanciones y, sobre todo, con el envío masivo a nuestros clientes de cartas de cancelación de las coberturas de guerra y huelgas en las zonas más afectadas.
- De otro lado, la huelga de transportistas que ha tenido en vilo a toda España generó centenares de consultas sobre el alcance de las coberturas pactadas a este respecto en nuestras pólizas de seguros.

Todo ello nos lleva de nuevo al título del presente artículo. Nuestra labor como brókers de riesgos y seguros, más en valor que nunca, tiene por objeto la desafiante búsqueda de la certeza para nuestros clientes, especialmente en aquellos momentos en los que la incertidumbre campa a sus anchas.

Un buen análisis objetivo del riesgo, en el que se incluyan todas las variables, nos permitirá optimizar los programas de seguros obteniendo la mejor respuesta del mercado y maximizando las coberturas disponibles; en interés de nuestros clientes y de su competitividad.

Concluyo parafraseando a Groucho Marx con su famoso ¡más madera!

SOBRE MARSH

Marsh es el líder global en consultoría de riesgos y correduría de seguros. Con más de 45.000 empleados que trabajan en equipo para dar servicio a sus clientes en más de 130 países, Marsh ofrece a clientes comerciales e individuales, soluciones de riesgo basadas en el análisis de datos y servicios de asesoramiento. Pertenece al Grupo Marsh McLennan (NYSE: MMC), un equipo global de empresas de servicios profesionales, que ofrece a sus clientes asesoramiento y soluciones de riesgo, estrategia y capital humano. Con unos ingresos anuales cercanos a los 20.000 millones de dólares, Marsh McLennan ayuda a sus clientes a gobernar su empresa en un entorno cada vez más dinámico y complejo a través de sus cuatro filiales líderes: Marsh, Guy Carpenter, Mercer y Oliver Wyman. Para más información, puede visitar mmc.com, siganos en Twitter @MarshGlobal, en LinkedIn; Facebook YouTube o suscríbese a BRINK.



6 marzo 2022



LA VANGUARDIA

COMERCIO INTERNACIONAL
CUELLOS DE BOTELLA

13.000 euros es el coste de traer a Europa un contenedor desde Asia antes de evaluar el efecto de la guerra en Ucrania

El talón de Aquiles de la logística mundial

Las cadenas de suministro sufren los efectos de la guerra, y se acelera el debate sobre su reconversión

Oriol Montanyà
Barcelona

La mitología griega cuenta que Aquiles fue sumergido por su madre en el río Estigia como parte de un ritual para concederle el poder de la invulnerabilidad. En los años posteriores, todo parecía indicar que el baño mágico había funcionado, ya que Aquiles se convirtió en un luchador legendario, sobreviviendo a multitud de batallas. Sin embargo, acabó muriendo por el efecto de una pequeña flecha envenenada que le clavaron en el talón, la única parte de su cuerpo que años antes no había sido sumergida en las aguas.

El talón de Aquiles nos recuerda que tras las aparentes fortalezas inquebrantables se esconden pequeñas debilidades, capaces de poner en riesgo la subsistencia del conjunto. Es una metáfora que bien se puede aplicar a las cadenas de suministro que, desde la década de los ochenta, fueron edificándose sobre los pilares de la deslocalización industrial, el transporte barato y la optimización de existencias. Así se fue articulando un inmenso engranaje logístico global, que consiguió unos niveles de eficiencia y fiabilidad muy elevados. Como si se hubiera bañado en el río Estigia. Pero llegó la pandemia y nos quedamos sin mascarillas ni respiradores durante varias semanas. Poco después, un barco de mercan-

cias atascado en el canal de Suez hizo tambalear el comercio mundial. Y luego llegó la crisis de los contenedores por un repunte de la demanda que colapsó el transporte internacional. Tres episodios casi consecutivos que evidenciaron de forma muy flagrante que las cadenas de suministro globales también tienen su talón de Aquiles: la resiliencia.

De hecho, con los procesos logísticos todavía renqueantes por las últimas embestidas -lo demuestra que traer un contenedor de Asia sigue costando más de 13.000 euros-, llega la invasión de Ucrania por Rusia, un conflicto que vuelve a incidir de lleno en la debilidad de unas cadenas de valor extremadamente interdependientes. Y es que el modelo de aprovisionamiento

DATO

Cereales
La industria agroalimentaria de la UE depende de los suministros ucranianos

35%

global opera como un sistema circulatorio, en el que una obstrucción en un lugar concreto puede tener efectos graves en cualquier otro punto de la operativa general.

Precisamente, las cadenas de suministro ya empiezan a sufrir las consecuencias de los problemas de transporte que se están produciendo en la zona de conflicto. Algunas navieras importantes ya han anunciado que restringirán sus rutas con Rusia, cosa que provocará nuevos desequilibrios en los flujos de mercancías, como las decenas de barcos que ya se acumulan en el estrecho de Kerch. Además, se prevé que el espacio aéreo siga sufriendo limitaciones, así como algunas conexiones terrestres, que en los últimos meses se estaban erigiendo en alternativa real al transporte marítimo.

Por otro lado, los países en guerra son grandes exportadores de materias primas esenciales para determinados sectores de actividad. Ucrania proporciona el 35% de los cereales que utiliza la industria agroalimentaria de la UE, al tiempo que Rusia atesora hasta un 10% de las reservas mundiales de metales como el aluminio o el cobre, que son imprescindibles para la fabricación de automóviles y dispositivos electrónicos. Sin olvidar el potencial ruso en la producción de energía, un elemento con implicaciones muy transversales.

Definitivamente, los profesionales de la logística han aprendido que la estabilidad no es el estado natural de las cosas y que las turbulencias sanitarias, climáticas o políticas también forman parte de nuestros tiempos. Así que conviene proteger el talón de Aquiles y construir cadenas de suministro más resilientes, ancladas en los principios de la proximidad, la colaboración y la sostenibilidad.

Decenas de barcos ya se acumulan en el estrecho de Kerch, única salida del mar de Azov



Un camión, en la terminal de contenedores del puerto de Barcelona

• <https://www.lavanguardia.com/economia/20220309/8103133/talon-aquiles-logistica-mundial.html>

SIL

Barcelona

31 mayo - 2 junio 2022

FERIA LÍDER DE LOGÍSTICA, TRANSPORTE, INTRALOGÍSTICA Y SUPPLY CHAIN DEL SUR DE EUROPA

SIL eDELIVERY CONGRESS

4 STAGES

LOGISTICS & INDUSTRY

eDELIVERY BARCELONA

MEDA LOGISTICS WEEK

INSPIRATIONAL & BUSINESS TRANSFORMATION

Comunidad Autónoma Invitada

EXTREMADURA

JUNTA DE EXTREMADURA



+ 300 SPEAKERS

+ 80 SESIONES



ALEJANDRA NUÑO
Sostenibilidad y diversidad



JEREMY SCHWARTZ
Prácticas competitivas y sostenibles



JOSÉ MANUEL ZAPATA
Tenor



ODILE RODRÍGUEZ
Bióloga y especialista en medio ambiente

REGÍSTRATE AHORA EN www.silbcn.com

Organizado por:



Sigue desarrollándose el **CURSO DE PREPARACIÓN PARA LA OBTENCIÓN DEL CERTIFICADO DE COMPETENCIA PROFESIONAL PARA EL TRANSPORTE INTERIOR E INTERNACIONAL DE MERCANCÍAS.**

Del 7 al 16 de marzo de 2022 se realizó la segunda edición del **CURSILLO DE RECICLAJE PARA TRANSPORTE AÉREO DE MERCANCÍAS PELIGROSAS IATA.**

Para que la capacitación en transporte aéreo de mercancías peligrosas IATA mantenga su vigencia es necesario efectuar un reciclaje cada 2 años.

El 14 de marzo de 2022 se inició el **CURSO DE PREPARACIÓN PARA LA OBTENCIÓN DEL DIPLOMA IATA CARGO INTRODUCTORY COURSE.**

El 19 de abril de 2022 comenzó el **CURSO SOBRE SEGUROS PARA TRANSITARIOS.** Esta acción formativa está totalmente subvencionada por el Ministerio de Transportes Movilidad y Agenda Urbana para el personal de nuestras empresas asociadas. ●

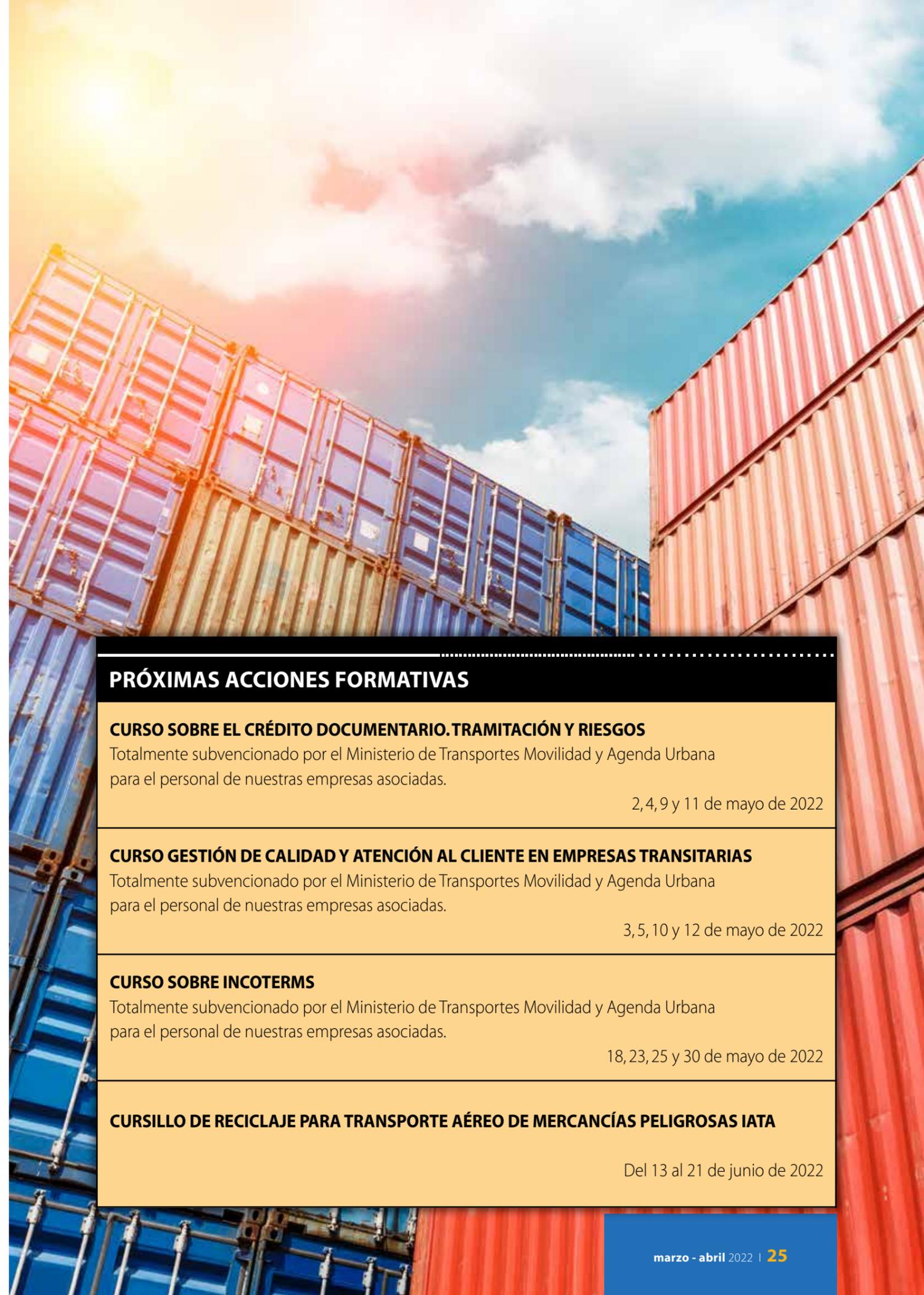


Estudiantes en prácticas



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

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



PRÓXIMAS ACCIONES FORMATIVAS

CURSO SOBRE EL CRÉDITO DOCUMENTARIO. TRAMITACIÓN Y RIESGOS

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

2,4,9 y 11 de mayo de 2022

CURSO GESTIÓN DE CALIDAD Y ATENCIÓN AL CLIENTE EN EMPRESAS TRANSITARIAS

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

3,5,10 y 12 de mayo de 2022

CURSO SOBRE INCOTERMS

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

18,23,25 y 30 de mayo de 2022

CURSILLO DE RECICLAJE PARA TRANSPORTE AÉREO DE MERCANCÍAS PELIGROSAS IATA

Del 13 al 21 de junio de 2022

ATEIA-OLTRA BARCELONA en...

1 marzo

ZAL FÓRUM

Emili Sanz, Presidente de ATEIA OLTRA BARCELONA, asistió invitado a la nueva edición del Forum ZAL Port. Bajo el título "Corea, país de oportunidades", Josep Piqué, Embajador Honorario de Inversiones de la República de Corea, habló sobre las oportunidades de negocio con este país, clave para el comercio internacional y la logística. ●



2 marzo

ANUARIO BARCELONA 2022 – EL CANAL Presentación



7 marzo / 4 abril

FOMENT TREBALL – JUNTA DIRECTIVA

La Junta Directiva de Foment del Treball a la que asiste como vocal el Presidente de ATEIA OLTRA BARCELONA, Emili Sanz, trató sobre las medidas adoptadas recientemente por el Gobierno de España como respuesta a la crisis por la invasión rusa de Ucrania y mostró su preocupación por la escasa dotación presupuestaria de las ayudas y su extensión. Así, según la información publicada por el Gobierno, las ayudas directas a sectores se cifran en 362 millones de euros para agricultura y ganadería; 68 M€ destinados al sector pesquero; 500 M€ para grandes consumidores de electricidad; 125 M€ para la industria gas-intensiva; y 450 M€ al transporte de carretera de mercancías y pasajeros, que resultan manifiestamente insuficientes ante la situación de grave dificultad que padecen los mismos, después de una gran crisis, como la asociada a la COVID-19. ●

(Fuente: Foment del Treball)

9 marzo

FETEIA-OLTRA - ATEIA'S CATALANAS

Primer encuentro entre FETEIA-OLTRA y las tres Asociaciones de Transitarios (ATEIA) catalanas: Barcelona, Girona y Tarragona. En dicho encuentro se han tratado dos bloques principales: el primero de ellos, en clave interna, ha sido el relativo a la participación de los transitarios catalanes al XII Congreso de FETEIA-OLTRA, que se realizará presencialmente en la ciudad de Algeciras los próximos 29 y 30 de septiembre y 1 y 2 de octubre de este año. También se ha analizado el impulso definitivo que permitirá constituir la cuarta Asociación de Transitarios de Catalunya, ATEIA Lleida, que agrupará a transitarios, operadores logísticos y representantes aduaneros de Lleida y Andorra.



El segundo aspecto tratado ha sido el de desarrollar mecanismos de colaboración entre las tres asociaciones en las cuestiones que les afectan de manera colectiva, y de manera específica respecto a temas aduaneros, para aduaneros, infraestructurales y de servicios asociados, previstos en la Estrategia Logística de Catalunya (ELIEC), que está desarrollando el Gobierno catalán, dando apoyo a todo el sector logístico; también otros temas de interés general como la situación generada por la aplicación extemporánea de la norma Consortia Block Exemption Regulation (CBER), las consecuencias de la crisis internacional ocasionada por la invasión rusa de Ucrania y los retos planteados por la digitalización, analizando muy particularmente la incidencia en el sector logístico de la situación geoestratégica mundial, que junto a la crisis sanitaria están poniendo en jaque la cadena logística mundial. ●

(Fuente: FETEIA OLTRA)

ATEIA-OLTRA BARCELONA en...

15 marzo

JORNADAS TECNICAS DEL PRAT DE LLOBREGAT

Emili Sanz, Presidente de ATEIA OLTRA Barcelona, fue invitado a participar en la Mesa de Trabajo sobre "El sector aeri portuari de Barcelona i els grans eixos logístics del sud d'Europa," en el marco de las Jornades Tècniques del Prat de Llobregat.



24 marzo

FETEIA OLTRA - COMISIONES TECNICAS

FETEIA-OLTRA agrupó a los presidentes de las distintas Comisiones Técnicas en una misma reunión. Los Presidentes de las Comisiones de Aduana, Aérea, Digitalización, Formación, Marítima y Terrestre pudieron reflexionar a fondo respecto al futuro del sector transitario en estos momentos cruciales y determinantes que estamos viviendo.

El encuentro sirvió para poner en común ideas sobre las distintas áreas de especialidad del colectivo que, por su propia actividad, se refieren a toda la cadena de valor del sector logístico y del comercio exterior. El transitario, como organizador del transporte internacional, tiene una posición central y, por tanto, un papel protagonista y activo en esta etapa de inestabilidad y cambios.

También se debatieron los principales retos de futuro que han de afrontar los transitarios, tales como la búsqueda de soluciones a la situación de transporte marítimo, la entrada en vigor del despacho centralizado europeo, la implementación del Reglamento EFTI y las iniciativas en materia de descarbonización, dentro del paquete FIT FOR 55. De afrontarse todos estos retos con éxito significaría un refuerzo del sector a nivel global.

Debido a esta tan necesaria visión integral de la cadena de suministro en su conjunto que dicha reunión propició, desde FETEIA-OLTRA se ha decidido incentivar la promoción entre las distintas comisiones de más reuniones y encuentros que traten temas transversales maximizando sus potencialidades.



1 abril

CLUB TRANSITARIO MARITIMO - CALÇOTADA



8 abril

PORT VELL - JORNADA CON EMPRESAS CONCESIONARIAS Y OPERADORES



19 abril

INSTITUT LOGISTICA DE BARCELONA PRESENTACION

ATEIA OLTRA BARCELONA asiste a la presentación del Institut de Logística de Barcelona que abrirá sus puertas el curso 2022-2023 en el Port de Barcelona.

Resultado del partenariado entre el Consorcio de Educación y el Port de Barcelona, será un *hub* de enseñanza logística que dará respuesta a la formación y especialización de perfiles profesionales y que, en 2025, se ubicará definitivamente en el muelle Sant Bertan.

(Fuente: Port de Barcelona)

LINKEDIN

Durante el cuatrimestre de 2022, más de 3900 profesionales siguen la actividad de ATEIA-OLTRA Barcelona a través de LinkedIn.

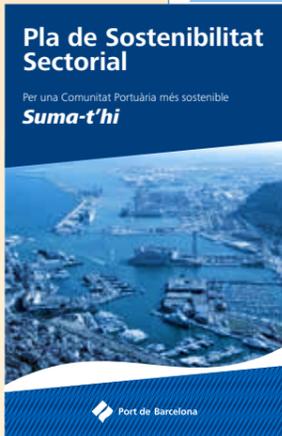
Gracias por hacernos llegar aportaciones y difundir la información que consideran de interés para el resto del sector.





ATEIA-OLTRA BARCELONA = EMBAJADOR del PLAN de SOSTENIBILIDAD SECTORIAL COMUNIDAD LOGÍSTICO - PORTUARIA DE BARCELONA

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



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

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

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

- **Información actualizada: Circular RSC.01/22 (28.04.22)**
<https://www.portdebarcelona.cat/web/comunitat-portuaria/presentacio-del-pla>

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

El Port de Barcelona és l'únic del món que té un Pla de Sostenibilitat que engloba TOTA la Comunitat Portuària

Contribuim activament a

13 dels 17

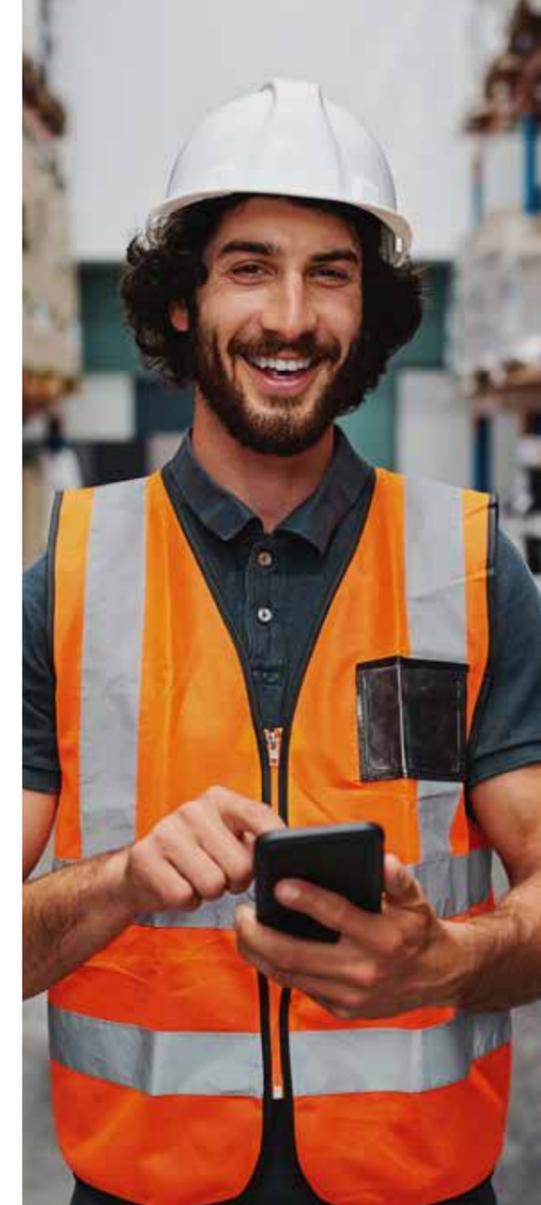
Objectius de Desenvolupament Sostenible

REFORMA LABORAL Y EXTERNALIZACIÓN CON CENTROS ESPECIALES DE EMPLEO: SEGURIDAD JURÍDICA PARA LAS EMPRESAS Y ESTABILIDAD LABORAL PARA LAS PERSONAS CON DISCAPACIDAD

Recientemente ha entrado en vigor la reforma laboral impulsada por el Gobierno del Estado con el objetivo de mejorar la estabilidad laboral de las personas y reducir la temporalidad imperante en los contratos de trabajo. **Una de las principales modificaciones que se incluyen respecto a la normativa anteriormente vigente desde las reformas de 2010 y 2012 es la que hace referencia a qué convenio deben aplicar las empresas subcontratistas:** este será el convenio sectorial de la actividad que se desarrolle en la contrata o subcontrata, con independencia de su objeto social o forma jurídica, u otro si así lo determina la negociación colectiva. Sin embargo, si la empresa contratista o subcontratista cuenta con un convenio de empresa, se aplicará este en los términos previstos en el artículo 84 del Estatuto de los Trabajadores, sin que tenga primacía aplicativa en materia salarial.

No obstante, **la norma establece expresamente una excepción en el caso de los Centros Especiales de Empleo (CEE):** en este sentido, el régimen jurídico aplicable a las contrata y subcontratas suscritas con Centros Especiales de Empleo vendrá regido por el convenio que venga aplicando el CEE, y no el de la actividad objeto de la contrata o subcontrata. Así pues, en el caso de Fundación CARES y del resto de Centros Especiales de Empleo de Cataluña, mantenemos el *Convenio colectivo de trabajo del sector de talleres para personas con discapacidad intelectual de Cataluña* -y el *Convenio colectivo general de centros y servicios de atención a personas con discapacidad* para nuestros servicios en el resto de España- como la herramienta base para fijar las condiciones laborales, y también salariales, de nuestras plantillas.

Desde el sector de la discapacidad **celebramos que se haya optado por mantener los convenios específicos del sector de la discapacidad para la fijación de las condiciones laborales en nuestras empresas y entidades.** En primer lugar, estos convenios son los únicos que recogen las especificidades de los Centros Especiales de Empleo y ofrecen una regulación de las relaciones laborales ajustada a las necesidades específicas de las personas trabajadoras y las empresas del sector. En segundo lugar, en un sector en el que el grueso de los ingresos proviene de la subcontratación de nuestros servicios, esto nos permite mantener las condiciones pactadas con nuestros clientes, facilita el mantenimiento de los contratos y garantiza la estabilidad de nuestras plantillas, formadas en más de un 70% por profesionales con discapacidad. Y, por último, nos permite seguir siendo competitivos frente a empresas del mercado ordinario y poder ofrecer nuestros servicios a un precio ajustado a la realidad del mercado para seguir cumpliendo con nuestra misión: buscar y crear puestos de trabajo para las personas con discapacidad. ●



ACUERDO DE COLABORACIÓN

ATEIA-OLTRA BARCELONA / FUNDACION CARES



Cristina Bruña
Directora de Recursos
Fundación CARES

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





Las empresas transitarias, operadores logísticos y representantes aduaneros asociados a ATEIA OLTRA BARCELONA han recibido los programas de las jornadas que han analizado las ayudas del *Plan de recuperación, Transformación y Resiliencia de la UE*, también llamadas *Fondos Next Generation*.

3 marzo

JORNADA - FONDOS NEXT GENERATION: UNA OPORTUNIDAD QUE NO PODEMOS DEJAR PERDER Port de Barcelona – Comunidad Portuaria

ACCIO y el Port de Barcelona junto con la Comunidad Portuaria organizaron la sesión informativa dirigida a empresas del entorno logístico-portuario y que presentó las líneas generales de las ayudas del Plan de Recuperación, Transformación y Resiliencia de la UE, también llamadas Fondos Next Generation -UE.

Durante la sesión a cargo de Roger Ylla, delegado de ACCIO en Madrid, se explicó con detalle qué son los Fondos Next Generation y cómo pueden acceder las empresas; los tipos de convocatorias y cómo desde ACCIO orientan a las empresas interesadas. ●

- **De interés:**
Circular REMP.22/22 (14.03.22) que incluye presentación y enlaces a convocatorias de interés

17 marzo

WEBINARIO - CONVOCATORIA DE AYUDAS PARA LA RENOVACIÓN DE FLOTAS DE TRANSPORTE DE VIAJEROS Y MERCANCÍAS

Organizada por la Subdirecció General d'Ordenació del Transport i Desenvolupament Sectorial / Direcció general de Transports i Mobilitat (Generalitat Catalunya), trató sobre la convocatoria y tramitación de solicitudes, así como del Mercado de vehículos pesados propulsados por energías alternativas. ●

- **De interés:**
Circular TTE. 16/22 (04.03.22) sobre la Orden TMA/138/2022, de 28 de febrero, por la que se modifican los Anexos I, III, IV y VI del Real Decreto 983/2021, de 16 de noviembre, por el que se aprueba la concesión directa a las comunidades autónomas y a las ciudades de Ceuta y Melilla de ayudas para la transformación de flotas de transporte de viajeros y mercancías de empresas privadas prestadoras de servicios de transporte por carretera, así como de empresas que realicen transporte privado complementario, en el marco del Plan de Recuperación, Transformación y Resiliencia.

OFICINA DE APOYO
A PROYECTOS EUROPEOS

Oficina de apoyo a proyectos europeos

Ponemos a disposición de las empresas y organizaciones empresariales una oficina técnica para informar, incentivar y dinamizar el potencial de los fondos europeos para la recuperación económica

30 marzo

JORNADA - COMPLIANCE Y LOS FONDOS NEXT GENERATION: EL PLAN DE MEDIDAS ANTIFRAUDE COMO REQUISITO INDISPENSABLE PARA SOLICITARLOS Foment del Treball

El objetivo de la sesión fue dar a conocer el marco legal aplicable en materia de integridad en la gestión de los Fondos NGEU, en particular para la gestión del ciclo antifraude, mediante la elaboración de los planes antifraude y las claves para su implantación. ●

- **De interés:**
Foment del Treball – Oficina de apoyo para los proyectos europeos
<https://www.foment.com/es/oficina-de-apoyo-para-los-proyectos-europeos/>



KIT DIGITAL

Con el objetivo de facilitar la implantación de soluciones digitales, el Ministerio de Asuntos Económicos y Transformación Digital ha abierto una **nueva convocatoria del Programa KIT DIGITAL** dirigida a empresas de entre 10 – 49 empleados. ●

- **Información completa:**
Circular TIC.04/22 (19.04.22)
<https://www.acelerapyme.gob.es/kit-digital>

DUA

- **Circulares ADU. 56 y 58/22**

Resolución de 29 de marzo de 2022, del Departamento de Aduanas e Impuestos Especiales de la Agencia Estatal de Administración Tributaria, por la que se modifica la de 11 de julio de 2014, en la que se recogen las instrucciones para la formalización del documento único administrativo (DUA).

Informe de los principales cambios, elaborado por FETEIA OLTRA.

CITES

- **Circulares ADU.22, 30, 36 y 37 /22**

Situación relativa a la **problemática existente en la importación de especies sometidas a controles CITES.**

Informe de FETEIA-OLTRA: Reunión con la Dirección General de Biodiversidad, Bosques y Desertificación; el Subdirector General de Biodiversidad Terrestre y Marina y el Jefe de Área encargada de la emisión de permisos CITES para tratar los problemas generados por el cambio de Autoridad Administrativa CITES.

Acceso a los formularios de los DIESAC CITES/NO CITES

Consultas y/o sugerencias

FETEIA-OLTRA ha acordado con la Dirección General de Biodiversidad, Bosques y Desertificación el envío de comunicación con las consultas de las empresas asociadas.

Las empresas interesadas podrán plantear las consultas y/o sugerencias que consideren convenientes, remitiendo un correo electrónico a la dirección: feteia@feteia.org.

ROHS

- **Circulares ADU 60/22 – 50/22 – 43/22 – 41/22**

Nuevos controles previstos en la **Directiva ROHS** y comprobación del cumplimiento en el Registro Integrado Industrial de Aparatos Eléctricos y Electrónicos (AEE) y de Pilas y Acumuladores (PYA).

Serán objeto de control a la importación todos los aparatos eléctricos y electrónicos, así como las pilas y acumuladores relacionados en los anexos del, Real Decreto 219/2013, Real Decreto 110/2015 y el Real Decreto 106/2008.

La inspección se realizará en los puntos designados al efecto por el Servicio de Inspección SOIVRE correspondiente, en los recintos aduaneros y asimilados.

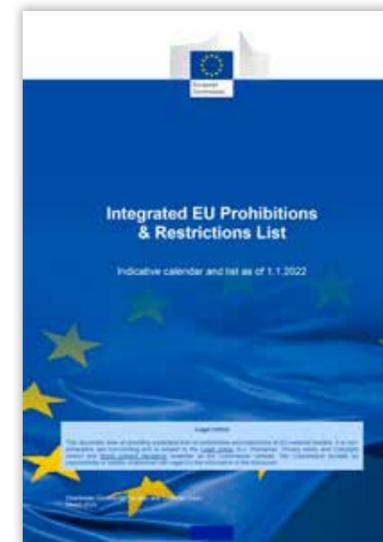


PUBLICACIONES

GUIA DE ORIGEN DE MERCANCIAS
CÁMARA DE COMERCIO DE ESPAÑA

Es importante conocer el origen de las mercancías con las que se trabaja para cumplir con la legislación aduanera de la Unión Europea. La Cámara de Comercio de España ha elaborado una Guía de Origen donde se detallan todos los criterios y normas sobre el origen las mercancías.

- **Circular ADU. 48/22 (24.03.2022)**



“INTEGRATED EU PROHIBITIONS & RESTRICCIONS LIST”
COMPENDIO DE PROHIBICIONES Y RESTRICCIONES APLICABLES A LA IMPORTACIÓN DE MERCANCIAS DIRECCIÓN GENERAL DE FISCALIDAD Y UNIÓN ADUANERA DE LA COMISIÓN EUROPEA

- **Circular ADU. 52/22 (04.04.2022)**

“THE ROLE OF ADVANCED TECHNOLOGIES IN CROSS-BORDER TRADE: A CUSTOMS PERSPECTIVE”
WORLD TRADE ORGANIZATION (WTO) & WORLD CUSTOMS ORGANIZATION (WCO)

- **Circular REMP.36/22 (04.04.2022) – CLECAT Newsletter**



EGIPTO

ACTUALIZACION SOBRE LA REGULACION DE BIENES IMPORTADOS

El 16 de febrero de 2022, el Banco Central de Egipto informó a todos los bancos comerciales del país que cualquier transacción de importación de envíos superiores a 5000 USD, exceptuando los de los productos que se enumeran a continuación, debe realizarse a través de una carta de crédito.

Para su información, la lista de productos no aplicables es la siguiente:

1. Embarques de lácteos, productos estratégicos (granos), medicamentos
2. Envíos pertenecientes a empresas multinacionales que tienen filiales en Egipto gestionada por las administraciones locales
3. Todos los envíos en régimen de draw-back
4. Animales vivos y aves de corral
5. Envíos de mensajería
6. Equipos utilizados en proyectos utilizados por empresas egipcias
7. Importaciones para uso especial o con fines turísticos (exención hasta 25.000 USD, una vez cada 6 meses)

Las Cartas de Crédito deben solicitar la presentación de un Certificado de Inspección de una tercera parte independiente como parte del conjunto de documentos obligatorios requeridos.

Para los productos regulados por los programas de GOEIC (General Organization for Export and Import Control) y NFSA (National Food Safety Authority), los organismos autorizados, como SGS, deben seguir emitiendo el Certificado de Inspección (Col), que servirá para negociar la carta de crédito.

Para todos los demás productos no regulados por los programas de GOEIC y NFSA, SGS puede ayudar a obtener un Certificado de Inspección de acuerdo con los términos y condiciones de la Carta de Crédito. ●

- **Información completa:**
Circular ADU. 35/22 (08.03.22)

SGS VENTANILLA ÚNICA GLOBAL DE ENSAYO Y CERTIFICACIÓN SASO IECEE - EXPORT ARABIA SAUDÍ

ENSAYOS CB + CERTIFICACIÓN IECEE MATERIAL Y EQUIPOS ELÉCTRICOS Y ELECTRÓNICOS

La exportación de equipos y material eléctrico y electrónico a Arabia Saudí exige obtener previamente certificación IECEE para demostrar el cumplimiento con las normas de seguridad eléctrica IEC aplicables y con las correspondientes desviaciones nacionales.

SGS es organismo acreditado IECEE y cuenta con laboratorios acreditados para emitir ensayos y certificación CB, necesarios para emitir el certificado de reconocimiento SASO IECEE.

Si dispone de certificado CB, SGS puede asesorarle y ofrecer convalidación (total o parcial) para la emisión del certificado de reconocimiento SASO IECEE.

Si no dispone de certificado CB, SGS le asesorará en documentación, ensayos y muestras necesarias para obtener esta certificación. En función de los países en los que se vendan o utilicen los equipos, SGS puede realizar ensayos con mayor cobertura, considerando desviaciones locales. Asimismo, SGS indicará otras certificaciones que puedan requerirse para la importación de sus productos en Arabia Saudí (eficiencia energética, TIC, certificado de producto...).

VENTAJAS

- Ventanilla global única de ensayos y certificación
- Ensayos completos por laboratorios acreditados
- Facilitación del registro de sus exportaciones y mayor agilidad en la emisión de sus Certificados de Conformidad
- Reconocimiento y confianza de SGS. ●

MARRUECOS – EXPORTACION TEXTIL

La Certificado de Conformidad (CoC): El Ministère du Commerce et de l'Industrie de Marruecos (MIC) ha revisado la lista de productos sujetos a control en los países de los suministradores. Esta lista incluye ahora telas de confección. Como resultado de esta revisión, ahora los exportadores de telas de confección deberán de obtener un Certificate of Conformity (CoC) antes de enviar las telas a Marruecos. A partir del 7 de Mayo, tu envío necesitará un CoC a su llegada al país para proceder con el despacho de importación.

SGS implementa en nombre del MIC el programa **Verification of Conformity (VoC)** para todos los productos industriales sujetos. Nuestra evaluación de la conformidad del producto verifica que tus productos cumplen con las normas y/o reglamentos técnicos locales aplicables. Emitimos un CoC como prueba de resultados satisfactorios, que te permitirá enviar telas de confección a Marruecos sabiendo que serán aceptadas en el puerto de entrada.

PROGRAMA DE VERIFICATION OF CONFORMITY (VOC) DE MARRUECOS

El MIC estableció el programa de Verificación de Conformidad (VoC) en 2020 para certificar productos industriales importados al Reino de Marruecos. Los productos dentro del alcance del programa, deben cumplir con las normas nacionales de calidad y seguridad del producto. Según el tipo de producto, la verificación debe realizarse antes de la exportación, previo al embarque, o a la llegada a Marruecos. ●

ACUERDO DE COLABORACIÓN

ATEIA-OLTRA BARCELONA
/ SGS



Más información:

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

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

SGS



28 abril

WEBINARIO - LA VISIBILIDAD MULTIMODAL COMO PROMOTOR DE UNA LOGISTICA MÁS COMPETITIVA

A cargo de Mickael Devena, vicepresidente para el Sur de Europa y LATAM de project44 y Cristobal Aros, Consultor Sistemas y Procesos para transitarios, se celebró el webinar que presentó ante los transitarios asociados cómo ayuda project44 a enfrentarse a los retos actuales de la cadena de suministro a nivel global (pandemia, congestión, bloqueos, etc.) y cómo garantiza la conectividad con los clientes. ●

PROJECT44 AFIANZA SU LIDERAZGO EN LA INDUSTRIA DE LA VISIBILIDAD DE LA CADENA DE SUMINISTRO

La visibilidad de la cadena de suministro es un elemento indispensable para el buen funcionamiento del transporte de mercancías. project44 es una empresa estadounidense con sede en Chicago que ha logrado afianzar su posición de liderazgo en este sector habiendo recibido recientemente una importante inversión de más de 370 millones de euros, además de la incorporación de nuevas propuestas tecnológicas para mejorar sus servicios.

A lo largo de 2021, project44 consolidó esta posición contando con una cobertura global de puerto a puerta en todos los modos de transporte. La compañía ahora genera más de 88 millones de euros en ingresos recurrentes anuales (ARR), y se posiciona como la empresa de tecnología de logística de generación 2 más grande del mundo. Cuenta con un equipo formado por más de 1,000 profesionales, con más de 1,000 clientes, más de 1,000 millones de paquetes gestionados al año y las mejores evaluaciones por parte de analistas independientes. El crecimiento de las ventas ha sido exponencial, logrando un aumento del 175% a nivel mundial y del 447% en Europa.

MÁS VISIBILIDAD FERROVIARIA Y PARA LA CADENA DE FRÍO

La red europea de project44 ha crecido hasta los 800.000 transportistas integrados por carretera y tiene un alcance de más de 2,4 millones de activos, lo que representa más de la mitad de todas las mercancías transportadas por tierra en Europa.

Las nuevas tecnologías presentadas recientemente han ayudado a ampliar la visibilidad intermodal, incluida la visibilidad ferroviaria a nivel de vagón en todos los países europeos y más del 99% de todo el volumen, además de aportar una visibilidad extendida para la gabarra y una visibilidad mejorada de la cadena de frío. Esta amplitud y profundidad es ahora incluso mayor que la de cualquier otro proveedor de visibilidad de la cadena de suministro y, por lo tanto, ofrece un valor mayor a los expedidores, 3PL y transportistas.

UNA NECESIDAD CRÍTICA PARA LAS EMPRESAS GLOBALES

Como tejido conectivo de la cadena de suministro, project44 ofrece la red de transportistas más grande de cualquier proveedor de visibilidad de la cadena de suministro con más de 142.732 integraciones de transportistas multimodales y 2,7 millones de camiones. Los expedidores y los proveedores de logística dependen de project44 para ayudarlos a navegar en las cadenas de suministro actuales, cada vez más complejas, mejorando su sostenibilidad, desarrollando la resiliencia del transporte y satisfaciendo las demandas cambiantes de sus clientes.

project44 respalda a más de 1.000 organizaciones en todas las industrias, incluidas marcas líderes como Amazon, Baker Hughes, Coop, CNHI, Danone, Dollar General, FedEx, General Mills, Goodyear, Kuehne & Nagel, Lenovo, McKesson, Mondelez, Nestle, The Home Depot y Unilever. ●

Más información:

Judith Planella

Marketing Manager, Southern Europe

jplanella@project44.com

<https://get.project44.com/es-spain/>



El Port de Barcelona convocó a las empresas de la Comunidad Portuaria a la sesión informativa online que tuvo lugar el 20 de abril en la que informó sobre la nueva convocatoria de Ports 4.0.

A cargo de Puertos del Estado, Port de Barcelona y KPMG España, se explicó cómo participar en las ayudas de Ports 4.0 y cómo el Port puede apoyar proyectos susceptibles de entrar en la categoría precomercial.

Ports 4.0 quiere promover e incorporar activamente la innovación disruptiva como elemento de competitividad, eficiencia, sostenibilidad, seguridad y protección al sector logístico-portuario español, tanto público como privado, para facilitar la transición hacia la economía 4.0. ●

● Información:

<https://www.portdebarcelona.cat/es/web/comunitat-portuaria/ports40>

ports40@portdebarcelona.cat

30 marzo



LA DIGITALIZACIÓN DEL TRANSITARIO ENRIC TICÓ, PRESIDENTE FETEIA OLTRA Podcast FREIGHTOL

En el primer episodio, FREIGHTOL entrevistó a Enric Tíco, Presidente de FETEIA OLTRA, y hablaron de las dificultades del sector ante el escenario mundial actual y de las oportunidades y soluciones para seguir avanzando. ●



EP01 Enric Tíco | Podcast La Digitalización del Transitario
youtube.com

21 abril

TRANSITARIOS PYME: RETOS Y OPORTUNIDADES DE FUTURO ¿QUÉ PROBLEMAS PREOCUPAN A UN TRANSITARIO EN 2022?

ENRIC TICÓ, PRESIDENTE FETEIA OLTRA
Webinario VISUALTRANS

El transitario y el operador logístico se enfrentan, a día de hoy, a una serie de retos que ponen en riesgo su viabilidad y su capacidad de crecimiento. ¿Cómo puede la tecnología ayudar a mejorar la competitividad del transitario pequeño y mediano?

La concentración de las navieras, el incremento de los fletes, las crisis y la competencia de otras empresas no especializadas pone de manifiesto que es necesario reflexionar para afrontar el futuro con más garantías y certezas. ●



https://www.accio.gencat.cat/ca/serveis/banc-coneixement/cercador/BancConeixement/eic-la-ciberseguretat-a-catalunya?utm_source=AI&utm_medium=303-noti-1-link&utm_campaign=acc10informa



TU AYUDA EN
CIBERSEGURIDAD

incibe

INSTITUTO NACIONAL DE CIBERSEGURIDAD



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

DIRECTORIO - EMPRESAS ASOCIADAS

Relación de empresas asociadas. Listado actualizado a abril de 2022.

● **Más información:** www.bcn.ateia.com

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

SIL – Salón Internacional de la Logística

Barcelona, 31 mayo – 2 junio

XII CONGRESO FETEIA-OLTRA

Algeciras, 29 septiembre - 2 octubre

**TAILANDIA - PORT SUMMIT
Port de Barcelona**

24 – 28 octubre (formato mixto)

SMART PORTS

15 – 17 noviembre

@sternalia

CENA CON ESTRELLAS

en el Observatorio Fabra
www.sternalia.com

De martes a domingo
03/06/22 hasta 02/10/22

Actividad de divulgación científica:



Una producción de:



Con el soporte de:



Separ servit per:



www.bcn.ateia.com ¡conéct@te!

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



● INFORMACIÓN Y CONSULTAS

● ASESORÍA JURÍDICA

● FORMACIÓN

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

● INSPECCIONES ADUANERAS PARA RA'S

● GARANTÍA SWISSPORT

● ACUERDOS de COLABORACIÓN

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

● A través de FOMENT del TREBALL

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

● FETEIA-OLTRA

feteia@feteia.org
Tel. 932 689 430

● DOCUMENTOS

<https://www.feteia.org/venta-documentos.php>

- 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

AudLegalía

MARGE BOOKS

bytemaster
LOGÍSTICA CONECTADA Y GLOBAL

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

CaixaBank

SIL
Barcelona

cesce
Seguros de tu éxito

SGS

FUNTRADERS

simtec

JUMA CONSULTING

Usach, Cd'Assegurances
La teva corredoria al port