

Diarario del Puerto

DIARIO DE LOGÍSTICA

AÑO XXXIII · NÚMERO 7.806 · 1/10/2026 · JUEVES

Diarario de **FETEIA-OLTRA**
FEDERACIÓN ESPAÑOLA DE TRANSITARIOS
ORGANIZACIÓN PARA LA LOGÍSTICA, EL TRANSPORTE Y LA REPRESENTACIÓN ASOCIADA

HOY
TRANSITARIOS



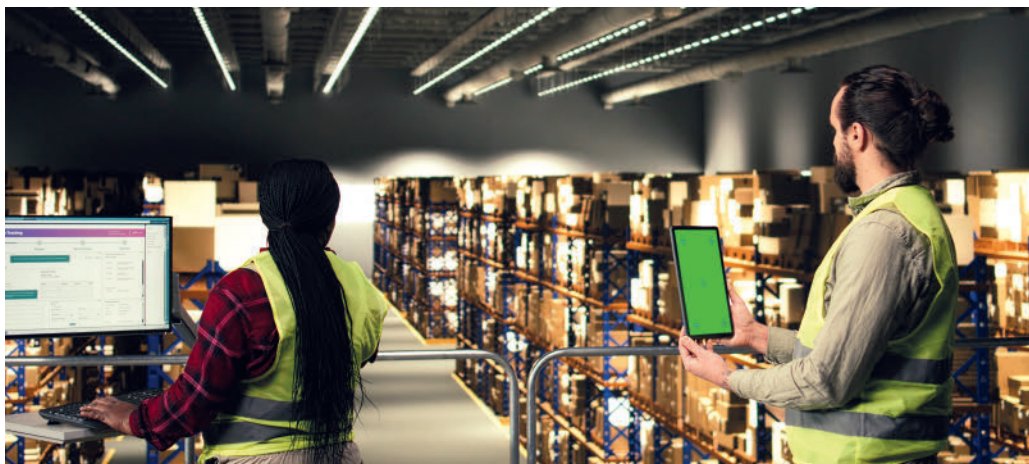
ENRIC TICÓ,
PRESIDENTE FETEIA-OLTRA

“Lo importante es que la nueva Junta se atreva a dar algún paso que yo no he sabido dar”



LOGÍSTICA · Las empresas transitarias se especializan ante la avalancha de reajustes y transformaciones

Transitarios: sin miedo a la superposición de cambios normativos y las tensiones globales



OJO AVIZOR

FERNANDO VITORIA

fernandovitoria@grupodiario.com

@fervoriabriz



Transitarios de salón, no gracias

Ya ni siquiera puedo contar las veces que hemos tratado de destacar el valor fundamental de la figura del transitario para el desarrollo del transporte y el comercio internacional.

Por más que unos y otros se empeñen en tratar de minimizar el impacto de esta profesión sobre el comercio exterior, es evidente que sigue jugando un rol fundamental en su papel de organizador del transporte y si, por alguna de aquellas no existiera, lo más probable es que acabáramos inventándola.

Lo he dicho por activa y por pasiva. Los puertos, sin ir más lejos, deberían tener casi en nómina a los muchos transitarios que se parten la cara por medio mundo tratando de atraer carga hacia ese puerto, o el de al lado, da lo mismo.

Ya no hablamos de aquellos que buscan partners y dibujan alianzas estratégicas, que también, sino de aquellos que son capaces de viajar más de 24 horas de ida y otras 24 de vuelta para mantener una reunión de menos de una hora con un cargador que podría canalizar cientos o miles de TEUs anuales por un enclave determinado.

El estatus actual de determinados puertos españoles no se entiende sin la participación esencial de determinados Transitarios. Eso es así y soy capaz de demostrarlo ante quien sea.

Y aunque el legítimo objetivo de ese transitario siempre es velar por su negocio y el incremento de sus beneficios, en el fondo de su corazón siempre está aportando valor allá donde sus raíces se han ido arraigando.

Estoy circunscribiendo esta columna al ámbito marítimo, quizás por volumen, pero es una evidencia que la teoría es perfectamente extrapolable a cualquier modo de transporte.

Y más allá del ámbito comercial, la figura del transitario, por lo menos del tradicional, tiene mucho de con-

sejero, de terapeuta y hasta de confidente, ¿verdad?

Conozco más de un cargador de relieve internacional que cuenta entre sus pocos mejores amigos con algún transitario. Las razones pueden ser múltiples, pero a nadie se le escapa que los transitarios han contribuido a la internacionalización y proyección de muchas empresas, les han ahorrado cientos de miles de euros y han contribuido decisivamente a su consolidación. Los cargadores agradecidos, que los hay, no olvidan esa aportación relevante y la valoran en su justa medida, muchas veces hasta con una amistad firme y duradera forjada gracias a la organización del transporte internacional.

Sigo discutiendo muchas veces con algún transitario que otro, de esos que se separan poco de la oficina, de los llamados "transitarios de salón", porque se quejan de que no hay negocio y no hay carga llaman-

do a la puerta; de esos que piensan que toda la actividad transitaria se puede desarrollar en el ámbito digital y cuyo objetivo máximo y casi único es incrementar los márgenes y el volumen de negocio.

Que no digo yo que no haya que ganar dinero (mal negocio sería si no) pero todo es compatible. En este caso, además, tengo la certeza de que un transitario tiene más que ganar con la cercanía y la primera persona que con una buena utilización del CRM o la tecnología digital.

Entre las muchas cosas buenas que tiene el congreso de FETEIA que hoy abre sus puertas, está la posibilidad de que los grandes, contrastados y experimentados transitarios trasvasen algo de su saber hacer a las nuevas generaciones de las que habla mi compañero Marc en la columna de la derecha. Además, no hay peligro de que irrumpan los "transitarios de salón", se habrán quedado en casa.

El transitario tiene mucho de consejero, de terapeuta y hasta de confidente



marcverges@grupodiario.com

LÍNEAS DE FLOTACIÓN

MARC VERGÉS

El valor de los jóvenes transitarios

Las comparaciones intergeneracionales acostumbran a ser tema de debate en las comidas familiares. No siempre se sigue este patrón, pero, normalmente, la gente mayor opina que, cuando ellos eran más jóvenes, había mayor implicación por parte de las nuevas generaciones que permitían avanzar en los grandes retos colectivos. No creo que este sea un debate que haya aparecido en los últimos años, sino que me atrevería a decir que hace décadas, incluso siglos, que se habla de ello cuando se sientan en una misma mesa abuelos, padres y nietos.

Con la aparición de las redes sociales, estos debates que antes se quedaban en las cuatro paredes del comedor, y más tarde solo podíamos escucharlas por la televisión o la radio, ahora se han abierto a todo el mundo en X, donde es posible hacer llegar el mensaje a mucha más gente.

Y uno de estos mensajes que de tanto en cuanto se hace viral en estos foros es el del desinterés por parte de los jóvenes para implicarse en asociaciones. Es verdad que la juventud es una etapa de crecimiento personal y profesional, lo que provoca que, en el caso de los jóvenes empresarios, en esta fase los esfuerzos se concentran en definir hacia dónde se quiere ir y cómo construir una compañía de éxito.

Los profesionales que están empezando sus carreras o asumiendo el relevo generacional al frente de empresas del sector logístico se enfrentan a una exigencia diaria muy elevada, con la necesidad de aportar resultados positivos para la empresa a la vez que, en muchos casos, afrontan la transformación de sus empresas para hacerlas más resilientes al contexto geopolítico actual.

Y por otro lado, también hay que decirlo, y en esto sí que ha cambiado

(para bien) nuestra sociedad, también se les exige a estos jóvenes que el reparto de las tareas domésticas sea equitativo entre los dos miembros de la pareja, que ejerzan de padres y madres presentes y, además, que tengan tiempo para disfrutar de ratos de ocio con sus amigos.

Así, el margen de tiempo libre para dedicarlo de forma altruista a la vida asociativa tradicional es muy escaso, lo que lleva a muchos a verse obligados a seleccionar dónde invierten sus energías.

Ante esta situación, por tanto, no se trata de quejarse de que los jóvenes no se impliquen en el desarrollo colectivo, sino de buscar fórmulas que permitan que estas nuevas generaciones aporten valor al ecosistema logístico al mismo tiempo que consiguen progresar en sus carreras.

Con la ambición de facilitar la involucración de los jóvenes en la asociación, FETEIA-OLTRA, que hoy inaugura su Congreso, ha optado, por ejemplo, por crear la comisión de Jóvenes dentro de su organización, un espacio que tiene el objetivo de ayudar al talento joven a tener una carrera profesional exitosa y de que su voz sea escuchada en la propia FETEIA y ante las administraciones.

Congresos como el que hoy empieza se convierten en una oportunidad para demostrar que la implicación asociativa sigue siendo una de las mejores herramientas para avanzar en el desarrollo colectivo. Con el aumento de participación de los jóvenes que se ha producido en los últimos congresos de FETEIA-OLTRA, seguro que los tres días que se alargará el evento servirán, precisamente, para que jóvenes y veteranos compartan experiencias y conocimientos que enriquezcan a todos. De ser así, el Congreso seguro que será un éxito.

Las nuevas generaciones de transitarios afrontan la transformación de sus empresas para hacerlas más resilientes al contexto geopolítico

visualTrans

Tecnología inteligente para la gestión integral de las operaciones logísticas, aduaneras y actividades de importación y exportación

Solicita tu Demo personalizada en visualtrans.com



LOGÍSTICA · Enric Ticó abandona hoy la presidencia de FETEIA-OLTRA en el marco del XIV Congreso

“Lo importante es que la nueva Junta se atreva a dar algún paso que yo no he sabido dar”

→ Enric Ticó llega al XIV Congreso FETEIA que empieza hoy como presidente de la asociación de transitarios, pero en la Asamblea General cederá el testigo a Víctor Martín, tras 21 años en el cargo. En esta entrevista concedida a Diario del Puerto hablamos, principalmente, de cómo se va a desarrollar el Congreso, pero también de cómo lo afronta a nivel personal tras más de dos décadas como presidente de la entidad.

MARC VERGÉS

BARCELONA. Ticó se muestra muy satisfecho con el programa que han preparado desde FETEIA-OLTRA y pone el acento en el aumento de la participación tanto de jóvenes transitarios como de mujeres.

¿Cómo afronta el Congreso FETEIA a nivel global?

Quizás inspirado por el lema del Congreso, diría que como en la película de Frank Capra, “Qué bello es vivir”. Creo que un congreso es una gran oportunidad para reencontrarnos, para vernos, para hablar, hacer negocios, establecer alianzas. Este es el sentido principal del congreso, trabajar conjuntamente y

“El trabajo que hace el transitario está ligado a nuestras necesidades desde que nacemos”

fortalecer FETEIA que ha hecho y seguirá haciendo un gran trabajo para las empresas transitarias y representantes aduaneros y, al final para todos los consumidores.

Este año el lema es “un congreso de película”. ¿Qué significa esto? ¿Cómo se vinculará el congreso con el cine?

El cine ha formado parte siempre de nuestras vidas desde pequeños. Y a veces, sin saberlo, no nos damos cuenta que el trabajo que hace el transitario también está ligado a nuestras



Enric Ticó, en su última entrevista para Diario del Puerto como presidente de FETEIA. Foto M.V.

necesidades desde que nacemos: llenando supermercados, que las empresas puedan disponer de sus productos en el momento adecuado, etc. El cine es imaginación, cultura, hacer volar los sueños y la figura del transitario también hace uso de estas cualidades en su día a día para asegurar que la cadena logística no se rompa.

Esperamos que este guiño al mundo del cine guste a los asistentes y les sorprenda. Lo hemos hecho con todo el cariño para que, a parte de todos los objetivos de un congreso como el nuestro, también hagamos esta aproximación a un mundo tan interesante.

También hemos trabajado con el objetivo de ganar más

participación activa de los congresistas y con este pequeño giro más amable y próximo podemos ayudar a que este ambiente se propague durante las conferencias y entre todas enriquezcamos las conclusiones del congreso.

“Hemos trabajado con el objetivo de ganar más participación activa de los congresistas”

¿Por qué se ha escogido Santa Cruz de Tenerife para celebrar el evento?

Santa Cruz de Tenerife, así co-

mo Las Palmas de Gran Canaria y el conjunto de las Islas Canarias son como un gran portaviones situado en una posición estratégica entre el conti-

nente americano, donde España tiene unas grandes relaciones culturales y comerciales, con el continente africano, que es una de las perlas que ▶

Recogida y tratamiento de residuos MARPOL
anexos I,II,IV,V y VI

Tradebe Puerto de Bilbao
Punta Sollana, 12, Zierbana 48508

944 836 726 marpol.bilbao@tradebe.com www.tradebe.com

TRADEBE
Environmental Services



Enric Ticó, presidente de FETEIA, durante la entrevista junto a Marc Verges, delegado de Diario del Puerto en Catalunya.

◀ todavía se deben desarrollar, y por supuesto, Europa. Es conveniente poner el foco en las Islas Canarias porque creo que cada vez más jugarán este papel de nodo distribuidor de las cargas a escala mundial. Pensamos que es una buena oportunidad para que los transitarios conozcan más estas oportunidades y que pueda ser la base para posibles alianzas de futuro.

¿Cuáles serán los temas más destacados que abordarán?

Ya no perseguimos a lo políticos para que vengan porque muchas veces nos generan un problema, a pesar de que si vienen el congreso tiene más impacto mediático en los medios generalistas.

En cuanto al programa, tengo muchas ganas de ver todas las ponencias. El secretario ge-

“Hemos roto el tópico de que en el congreso siempre éramos hombres mayores”

neral de Transporte Aéreo y Marítimo del Gobierno, Benito Nuñez, espero que nos hable de los problemas de handling que tenemos en los aeropuertos, por ejemplo. En el resto de mesas del congreso, estoy convencido que serán de mucho interés para todos los asistentes y que les aportarán nuevo conocimiento, que es de los que se trata en un congreso profesional como el nuestro.

Ponen énfasis en la visión que tienen los jóvenes del sector. ¿Qué presencia tendrán en el congreso?

Durante el último lustro hemos

constatado que el incremento de personas alrededor de los cuarenta años se ha incrementado de manera exponencial. Por fin hemos roto el tópico de que en el congreso siempre éramos hombres mayores. Esto se ha acabado, y tanto la participación femenina como la de jóvenes transitarios se hace notar. Las cosas cambian, las empresas se renuevan y esto también se está notando en los congresos.

Sí que es cierto que en las ponencias del congreso hemos introducido el tema sobre el rejuvenecimiento del sector y los nuevos enfoques de negocio por parte de las empresas, en algunos casos de nueva creación.

Estamos muy satisfechos de este cambio generacional. Nos va espectacularmente bien y la presencia tanto de más mujeres como de más gente joven

“La nueva junta ya sabe que me tiene para pedalear en alguna ocasión si hace falta que así sea”

enriquece, sin duda, el congreso.

Este congreso coincide con designación del nuevo presidente. Después de más de 20 años en el cargo, ¿qué tendrá de especial a nivel personal este congreso?

Es difícil predecirlo. Uno ve grandes lágrimas cuando los futbolistas se marchan del club de su vida o se retiran, pero no sé cómo voy a reaccionar yo. Siigo pensando que una dedicación de más de veinte años a

una organización es más que suficiente. Y una cosa tengo clara, lo que he hecho es lo que sé hacer y lo que no he hecho es que soy incapaz de hacerlo. Agradezco mucho que Víctor haya dado un paso adelante, a partir de ahora lo considerará uno de mis mejores amigos.

Siento FETEIA como una creación mía, junto con muchas otras personas, pero, honestamente hay una parte de mí que ya siente la pérdida. Es cierto también que hay otra parte que siente que es una decisión que hace ya años que había tomado y por lo tanto, es una situación de agradecimiento porque voy a dejar de estar en la primera línea de combate en este difícil trabajo que es la defensa de los transitarios y los representantes aduaneros.

Qué mensaje le gustaría trasladar a la nueva junta directiva?

He visto trabajar a todos y cada uno de los presidentes de las asociaciones, de los presidentes de las comisiones técnicas y grupos de trabajo y tengo poco que decirles. Es un momento para que aparezcan nuevas ideas y propuestas en un mundo extraordinariamente cambiante. Lo importante es que ahora se atrevan a dar algún paso adelante que yo no he sabido dar. Así que les diría: “Lo que hagáis, lo haréis bien; lo que planteéis, será bien planteado; no hay ninguna limitación, ni interna ni externa para trabajar por el bien de la federación y cada una de las asociaciones de transitarios y sus empresas asociadas. Hace falta ser atrevido en el mundo actual, pensar bien las cosas y tomar decisiones”.

Ya saben que me tiene para pedalear en alguna ocasión si hace falta que así sea. ■

“Las Islas Canarias son como un gran portaaviones situado en una posición estratégica entre América, África y Europa”

¿Por qué se ha escogido Santa Cruz de Tenerife para celebrar el evento?

Santa Cruz de Tenerife, así como Las Palmas de Gran Canaria y el conjunto de las Islas Canarias son como un gran portaaviones situado en una posición estratégica entre el continente americano, donde España tiene unas grandes relaciones culturales y comerciales, con el continente africano, que es una de las perlas que todavía se deben desarrollar, y por supuesto, Europa.

Es conveniente poner el foco en las Islas Canarias porque creo que cada vez más jugarán este papel de nodo distribuidor de las cargas a escala mundial. Pensamos que es una buena oportunidad para que los transitarios conozcan más estas oportunidades y que pueda ser la base para posibles alianzas de futuro.



Santa Cruz de Tenerife es la sede del XIV Congreso FETEIA con ATEIA-OLTRA Tenerife como anfitriona.

“Para el transitario cuanto peor, mejor, pues somos los que salvamos las situaciones de incertidumbre”

Más allá de las novedades sobre el Congreso de FETEIA-OLTRA que se inicia hoy, el presidente de la asociación, Enric Ticó, también realizó un repaso sobre los temas más destacados de la actualidad para los profesionales del sector. En una entrevista que se puede leer completa en el especial Transitarios que se publica también hoy, el presidente de FETEIA reflexiona sobre el papel del transitario en una época de inestabilidad como la actual y señala que “para el transitario, cuanto peor, mejor, pues somos los que salvamos las situaciones de incertidumbre”. En este sentido, Ticó asegura que “cuantas más medidas sin sentido tire adelante el señor Trump, más se va a notar el valor añadido que aportamos los transitarios”.

En cuanto a la relación con los cargadores, Ticó señala que “en los últimos años ha mejorado muchísimo” y pone de relieve que los transitarios “hemos ido añadiendo conceptos como la transparencia, para que los cargadores estén informados en todo momento de dónde se encuentran sus pedidos, y ahora somos capaces de garantizar que los productos siempre llegarán a su destino, a pesar de todas las circunstancias adversas”.

Respecto a la aprobación del nuevo Código Aduanero de la Unión, el presidente de FETEIA señala que “está todo bastante encarado y estamos satisfechos con el redactado”. Sobre el nuevo reglamento, Ticó destaca cuatro puntos. El primero, el de la Autoridad Única Europea, que “veremos cómo se implementa, porque en España, por ejemplo, también hay una autoridad única actualmente y cada puerto actúa de forma distinta. Pe-



Enric Ticó, durante la entrevista para Diario del Puerto.

ro confiamos que el listón europeo sí que sea más neutral y que las reglas del juego sean las mismas para todos los puertos europeos”, señala. En segundo lugar, el presidente de los transitarios españoles señala que el nuevo CAU “refuerza el papel del transitario y nos califica como operador neutral y consultor que permite ir más allá del simple intermediario”. El tercer punto que destaca es la creación del Data Hub, que asegura que “para nosotros es básico y va en la línea de lo que están haciendo el resto de los sectores económicos” y, finalmente, también pone de relieve la creación de la figura del Trust and Check, que comenta que “era un tema que al

inicio nos preocupaba bastante porque podía parecer que debía sustituir a la figura del OEA, pero con las modificaciones realizadas vemos que las dos certificaciones serán complementarias y la certificación OEA seguirá representando un valor añadido para las empresas que lo tengan”.

Enric Ticó también realiza un repaso a los principales problemas que afectan a cada uno de los modos de transporte. En el ámbito marítimo, por ejemplo, Ticó insiste en el perjuicio del ETS y propone que, “visto que de momento no va a cambiar la normativa, los ingresos del ETS sirvan para impulsar políticas efectivas de descarbonización”. El presidente de FETEIA también menciona como un problema las esperas a las que se enfrentan los transportistas en determinados puertos del Estado.

En el transporte aéreo, Ticó subraya los problemas con las compañías de handling en Barcelona y Madrid y también pone el foco el paquete regulatorio del transporte

aéreo que la Unión Europea ha empezado a redactar.

En cuanto al transporte ferroviario y sus dificultades para hacer crecer la cuota de tráfico de mercancías, el presidente de FETEIA destaca que “una cosa que tengo muy clara es que Adif no es un ente de promoción del ferrocarril, no tiene una política comercial activa”.

Finalmente, Ticó también se muestra poco preocupado por una de las tendencias que parecían imparable hace unos años, la integración vertical de la cadena de suministro y señala que “la realidad es que no les está funcionando demasiado bien” y añade que “creo que la externalización es lo más inteligente”.

Cerca de 200 profesionales se dan cita a partir de hoy en el XIV Congreso FETEIA

El XIV Congreso de FETEIA-OLTRA que se celebra desde hoy hasta el sábado en Santa Cruz de Tenerife contará con la presencia de cerca de 200 profesionales del sector logístico. Durante los tres días que se alargará el congreso habrá tiempo para conferencias como para realizar networking.

Como es habitual, el Congreso se iniciará hoy con el tradicional almuerzo con la prensa, que dará paso a la celebración, a primera hora de la tarde, del Comité Ejecutivo y la Asamblea General Electoral de FETEIA-OLTRA, un acto en el que se debe ratificar a Víctor Martín como nuevo presidente de la entidad. La primera jornada del congreso se cerrará con el cóctel de bienvenida, con la presencia de autoridades, congresistas y colaboradores.

La jornada del viernes comenzará con el acto inaugural del Congreso, que contará con las intervenciones del presidente del Congreso, Enric Ticó, el presidente de ATEIA Tenerife, Dario Hernández, el alcalde de Santa Cruz de Tenerife, José Manuel Bermúdez, y el secretario general de Transportes Aéreo y Marítimo, Benito Nuñez. Tras la inauguración, la primera mesa redonda girará en torno al estado de la industria logística mundial y contará con la intervención de Marta Prado. CEO y cofundadora de DS4T; Carla Salvadó, subdirectora general de Comercial y Marketing de Port de Barcelona; y Montse Nomen, general manager de Cargo Club Forwarders. A continuación, y antes de la comida, se celebrará otra mesa redonda centrada en las principales novedades de la Aduana, con la presencia de Nerea Rodríguez, directora del Departamento de Aduanas e IIEE; María González, sub-



Santa Cruz de Tenerife busca repetir el éxito del Congreso FETEIA que se celebró en 2024 en Zaragoza. Foto J.P.

directora del Departamento de Aduanas e IIEE; Jaime Luezas, jefe de Área de Servicios a la comunidad de Puertos del Estado; y Martín Fernández, secretario general de FETEIA-OLTRA. Tras esta mesa redonda, se celebrará el almuerzo en el Club Náutico de Santa Cruz y los congresistas tendrán la tarde libre.

Finalmente, el programa del sábado prevé iniciarse con una mesa redonda sobre el futuro del transporte marítimo que contará con la presencia de Manuel Cózar, vicepresidente de la Comisión Marítima FETEIA; Jaime Luezas, jefe de Área de Servicios a la comunidad de Puertos del Estado; y Luz Castro, responsable del departamento de logística y transporte

de Fred Olsen. En la segunda mesa redonda del sábado se analizará cómo sobrevivir al reto digital y normativo con Josep M. Fortuny, abogado y especialista en transporte terrestre; Antonio Santana, doctor en Derecho, profesor en ULL y abogado de ATEIA Tenerife; y Gloria González, CEO de Visual Trans Suite. Finalmente, a las 12.30h se realizará la clausura del Congreso con una intervención a cargo del presidente del Congreso, Enric Ticó, unas palabras del nuevo presidente de FETEIA, Víctor Martín; y la clausura institucional de Gustavo Santana, presidente de Puertos del Estado. El día terminará con la cena de clausura en el Parque Marítimo de Santa Cruz.



El colectivo transitario español se considera acostumbrado no sólo a vivir con las crisis constantes en la cadena de suministro, sino a saber gestionarlas para que la carga siga moviéndose.

LOGÍSTICA · Las empresas transitarias se especializan ante la avalancha de cambios normativos, las tensiones arancelarias y los reajustes de rutas

Transitarios: sin miedo a la superposición de cambios normativos y las tensiones globales

→ **Con una geopolítica imprevisible que impacta en las principales rutas comerciales, la logística se torna cada vez más estratégica y compleja. En consecuencia, la labor transitaria se enfrenta a desafíos que marcan su agenda y atraviesan su rentabilidad. Especialización, tecnología ad hoc y adaptación constante son ya imprescindibles para seguir en el mercado.**

LOLI DOLZ

VALENCIA. Los retos que deben afrontar los transitarios y representantes aduaneros españoles son tanto nacionales como internacionales y van desde la superposición de novedades aduaneras a la implantación del CAU; de la burocracia excesiva, a los efectos del ETS en los volúmenes gestionados; de las escasas opciones de ofertar servicios intermodales, a los problemas detectados en la gestión de la carga aérea... La competitividad de las empresas y a la ren-

tabilidad de las operaciones está en juego y el sector lo sabe.

Hace unos años una crisis logística se veía como algo excepcional, "ahora prácticamente hemos asumido que siempre va a haber algún elemento de incertidumbre con el que tendremos que trabajar", afirma Pablo Bernabé, Deputy Managing Director de Logisber.

Por ello, Ernesto Peris, presidente de ATEIA-OLTRA Valencia, insta al colectivo a "acostumbrarnos no sólo a vivir con las crisis sino a saber gestionarlas", es decir, "buscar la mejor forma para que la carga siga moviéndose y proporcionar alternativas cuando la solución habitual deja de ser la mejor".

Muchas novedades en poco tiempo
Al escenario global hay que sumar otro reto: la sucesión de

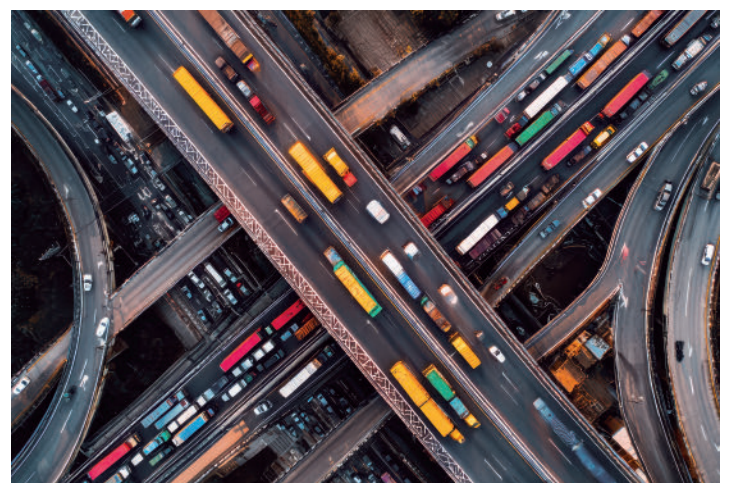
P. Bernabé (Logisber):
"Hemos asumido que siempre va a haber algún elemento de incertidumbre con el que tendremos que trabajar"

Recalculando costes en la carretera

El Real Decreto-ley 9/2026 de medidas urgentes en materia de transporte, aprobado en abril, ha cambiado las reglas del juego para los transitarios que subcontratan camiones, al introducir un sistema dinámico y semanal para el cálculo de la variación del precio del gasóleo. Esto ha obligado a recalculando costes de transporte en todas las cadenas de suministro de forma inmediata.

Las empresas consultadas por Diario del Puerto Publicaciones coinciden en valorar positivamente que exista un criterio objetivo para trasladar las oscilaciones del combustible, aunque advierten de que su aplicación añade carga administrativa y de que el coste del gasóleo es solo una pieza dentro de un mercado terrestre sometido a otras tensiones cada vez más importantes. "La norma ha dado más equilibrio a la relación entre cargador, transitario y transportista, porque ahora el ajuste de precio no depende del todo de quién negocia mejor, sino de un criterio objetivo que todos entienden", opina José Manuel Granados, director de Desarrollo de Negocios de Alianza Logística, "pero no resuelve el problema de fondo: la falta de camión y de conductores".

Asimismo, María Roldán Díaz, Business Development Manager de Herasa Neutral Cargo también considera que se ha avanzado "en la dirección correcta", aunque reclama continuar simplificando procesos administrativos y mejorar la agilidad con la que los mecanismos se trasladan al conjunto de la cadena: "El objetivo debe ser que las empresas puedan dedicar más tiempo a generar valor y menos a gestionar complejidades administrativas".



Los transitarios han tenido que actualizar sus procedimientos al contratar servicios de transporte por carretera.



La actualidad normativa obliga al transitario a combinar especialización, tecnología y capacidad de adaptación.

cambios aduaneros (comercio electrónico y la tasa de los 3 euros, CBAM, garantías, digitalización, nuevas obligaciones regulatorias...) que obliga, cada vez más, al transitario a combinar especialización, tecnología y capacidad de adaptación.

Las novedades aduaneras se superponen y afectan simultáneamente a sistemas informáticos, procedimientos, garantías, controles y obligaciones de los operadores. "Hemos pasado de gestionar novedades más o menos aisladas a convivir con una superposición constante de cambios que llegan casi en paralelo", explica Juan Uhía, responsable de Aduanas de FETEIA.

V. Luna (Grupo Moldtrans): "El reto será encontrar el equilibrio entre garantizar una gestión aduanera eficaz y mantener la agilidad que demanda el comercio electrónico"

Desde la Administración, Nerea Rodríguez, directora del Departamento de Aduanas e Impuestos Especiales de la AEAT, destaca el esfuerzo conjunto para adaptar procedimientos y sistemas en plazos reducidos, y cita como ejemplo

Transitarios

Con el objetivo de poner en valor la labor, preocupaciones y desafíos del colectivo transitario, Diario del Puerto Publicaciones ha elaborado una nueva edición de su monográfico "Transitarios".

A través de voces autorizadas de asociaciones y empresas, el informe analiza e interpreta la actualidad de los profesionales transitarios y operadores logísticos y cuáles son sus principales necesidades en un escenario marcado por la incertidumbre y los cambios regulatorios.

El especial incluye, además, la sección "Transitarios Selección", una relación de aquellas empresas que expresamente han querido destacar sus servicios y valores añadidos en el libro. Por cierto, este año, la publicación cuenta con una distribución adicional en el XIV Congreso de FETEIA que comienza hoy en Tenerife.



el nuevo escenario para las importaciones derivadas de ventas a distancia de bienes de hasta 150 euros, cuya franquicia arancelaria desapareció el pasado 1 de julio.

"Tanto la Aduana como los operadores económicos han realizado un importante esfuerzo para adaptar sus sistemas y procedimientos en un plazo muy reducido", afirma Rodríguez que confía en que la reforma, junto con la tasa de gestión prevista para noviembre, contribuya a reforzar los controles y la competencia equitativa.

Virginia Luna, directora Corporativa de Aduanas del Grupo Moldtrans, comparte valoración con la directora del Departamento de Aduanas e II. EE. ante la posibilidad de que el gravamen contribuya a crear un entorno de competencia más equilibrado entre los operadores europeos y las plataformas de comercio electrónico de terceros países, pero insiste en que "el reto será encontrar el equilibrio entre garantizar una gestión aduanera eficaz y mantener la agilidad que demanda el comercio electrónico".

N. Rodríguez (AEAT): "Tanto la Aduana como los operadores económicos han realizado un importante esfuerzo para adaptar sus sistemas y procedimientos en un plazo muy reducido"

El comercio electrónico ha cambiado la escala de la actividad, argumenta la directora, "hemos pasado de gestionar un número relativamente re- ▶

TRANSPORTES INTERNACIONALES, LOGÍSTICA Y ADUANAS

ALGECIRAS
BARCELONA
BILBAO
GIRONA
LA JONQUERA
IRÚN
MADRID
TARRAGONA
VALENCIA
LLEIDA
SEVILLA



salvatlogística®

www.salvatlogistica.com



ducido de expediciones de mayor valor a procesar miles de envíos de bajo valor que requieren una respuesta prácticamente inmediata”. Consecuentemente, la capacidad para gestionar esos volúmenes “ya no depende únicamente del conocimiento técnico, sino también del nivel de automatización de los procesos y de la integración entre los sistemas de los distintos operadores”, añade Virginia Luna.

“Las empresas han tenido que reprogramar sistemas, formar a sus equipos y convivir con la coexistencia de dos regímenes de declaración, H7 y H1”, detalla el experto de FETEIA quien

M. Rocher (Operplus): “La profesión de representante aduanero es tan digna y complicada como la de un abogado o un notario y, sin embargo, en esas dos profesiones no hay intrusismo por parte de aficionados”



Los transitarios se reinventan para ayudar a minimizar los efectos de las incertidumbres globales y las tensiones en la cadena de suministro a sus clientes.

recuerda que persisten además dificultades con las desconsolidaciones con ADT, para las que FETEIA reclama flexibilidad. Además, aunque Uhía reconoce que “la Agencia Tributaria está haciendo un esfuerzo de modernización que hay que reconocer”, advierte de que algunas especificaciones técnicas se publican con escasa antelación.

Ya está aquí el CAU

Sobre la reforma del Código Aduanero de la Unión (con su nueva Autoridad Aduanera, el Centro de Datos, el estatuto del operador Trust and Check y el nuevo tratamiento del comercio electrónico), que entra en su fase final, los expertos consultados aseveran que la posición del transitario no cambiará.

Para Martín Fernández, secretario técnico de FETEIA-OLTRA, “la aduana del futuro se basa en compartir datos de calidad y en construir confianza operador a operador, y es precisamente el transitario el actor que agrega, verifica y traslada esa información entre el operador comercial y la Administración”. Asimismo, indica, “cada vez más el legislador nos ve como un asesor de comercio global” y “la reforma del régimen sancionador también refuerza nuestra figura, pues los clientes necesitarán, en mayor medida, seguridad”.

Por su parte, Yolanda Onieva Castillo, responsable Comercial de Lamage, señala que este hecho exigirá “una mayor especialización, pero también

La cadena de suministro diversifica proveedores y rutas logísticas y los transitarios les ayudan

“Las guerras arancelarias son una estrategia y una gran partida de póker en la que los transitarios nos movemos arrastrados por las diversas situaciones creadas y que además son cambiantes”. Así de claro habla Ernesto Peris, presidente de ATEIA-OLTRA Valencia, al ser consultado por el escenario internacional en el que trabajan los transitarios españoles y que combina nuevas políticas arancelarias con tensiones en Oriente Medio y eventos climáticos inesperados.

Sobre Oriente Medio, por ejemplo, para Logisber, la afectación es directa. “Lo hemos visto con los desvíos por el Cabo de Buena Esperanza: más distancia, más días de navegación, más consumo de combustible y mayores costes. Y además se altera la planificación de los servicios, la disponibilidad de equipos y la fiabilidad de los tránsitos”, remarca Pablo Bernabé, Deputy Managing Director de Logisber. “Los clientes lo que nos piden fundamentalmente es transparencia. Entienden perfectamente que no decidimos un recargo que aplica una naviera, pero quieren saber por qué se está cobrando, cuánto supone y si tenemos alguna alternativa”, añade.

Regresando al ámbito de los aranceles, la problemática va más allá del pago del arancel, es no saber qué puede pasar después. “Si cambian las relaciones comerciales cambian los flujos y cambia la logística. Aparecen nuevos orígenes, nuevos destinos y nuevas necesidades”, incide Bernabé. En este sentido, Estados Unidos y China no son los únicos mercados que apuestan por la imposición de barreras arancelarias. De hecho, uno



China y Estados Unidos mantienen una guerra arancelaria que se ha extendido a algunos de los principales mercados mundiales.

de los temores de los transitarios es la extensión de estas medidas porque ya se ha constatado un efecto acción-reacción con la Unión Europea decidiendo cambiar ciertas reglas, aumentar aranceles y ajustar criterios de selección. Por ello, “cada vez vemos más preocupación por no depender demasiado de un único proveedor, un solo país o una única ruta logística”, afirma el directivo de Logisber.

Durante muchos años el criterio principal fue optimizar el coste. Ahora el riesgo de la cadena de suministro también forma parte de la ecuación y para los expertos consultados es en este punto donde el transitario debe mostrar su valía. “El cliente no necesita tanto al transitario cuando todo va bien, nos necesita cuando las cosas se complican”, concluye Bernabé. “El papel del transitario es fundamental, sobre todo aquel que tiene agencias en varios países porque le va a permitir ofrecer alternativas eficaces y sólidas que es lo que más van a necesitar en estos tiempos”, añade Peris.

dará más valor a nuestra labor como consultores. No se tratará solo de tramitar un despacho o coordinar un transporte, sino de asesorar al cliente, anticipar posibles problemas y buscar la forma más ágil y segura de mover su mercancía”.

Miguel Rocher, director general de Operplus (Grupo Alonso), se muestra contundente: “La profesión de representante aduanero es tan digna y complicada como la de un abogado o un notario y, sin embargo, en esas dos profesiones no hay intrusismo por parte de aficionados”.

Y. Onieva (Lamage): “No se tratará solo de tramitar un despacho o coordinar un transporte, sino de asesorar al cliente”

Por ello, los expertos confirman que en la recta final de la tramitación de la reforma aduanera de la Unión Europea la formación y la revisión de procesos son prioritarias para las empresas transitorias y los representantes aduaneros. El objetivo, destaca la responsable Comercial de Lamage, es que el cumplimiento de la normativa “no ralentice las operaciones y evitar incidencias y costes que puedan prevenirse desde el inicio”; y tanto la formación como la adaptación tecnológica permitirán alcanzar esta meta. ■

TUS MANGOS, NUESTRO TRÁNSITO OPTIMIZADO PARA UNA MADURACIÓN PERFECTA.



Desde tus manos hasta los mercados de todo el mundo, trabajamos contigo para que tus productos frescos se mantengan en las mejores condiciones. La supervisión personalizada de la cadena de frío, la planificación inteligente de las rutas y una coordinación perfecta contribuyen a que tu mercancía llegue a su destino en perfecto estado.

VISÍTANOS EN FRUIT ATTRACTION

Madrid | 6-8 Octubre | Pabellón 4 | Stand 4C17

MOVING THE WORLD, TOGETHER.



msc.com/mangoes

LOGÍSTICA · Con la publicación del CAU en el Diario Oficial, el proceso legislativo ha concluido

Entra en vigor la reforma aduanera: las nuevas normas deben aplicarse antes de 12 meses

→ La reforma aduanera de la UE ha entrado en vigor, marcando el inicio de un sistema aduanero “mejor, más inteligente y más sencillo en toda la UE”. Tras su adopción formal por el Consejo de la Unión Europea y el Parlamento Europeo, la reforma se publicó en el Diario Oficial el sábado 19 de septiembre y se ha empezado a aplicar gradualmente desde el lunes 21.

DP

MADRID. Según la Comisión Europea, la reforma modernizará el sistema aduanero de la UE, haciéndolo más digital, basado en datos y sensible a los crecientes retos del comercio internacional. Esto ayudará a las aduanas de la UE a abordar la evolución de los riesgos geopolíticos, la rápida expansión del comercio electrónico y la creciente demanda de protección de los consumidores.

En el centro de la reforma se encuentra un nuevo Código Aduanero de la Unión (CAU) modernizado y la creación de la Autoridad Aduanera de la UE (EUCA).

El nuevo CAU

El nuevo Reglamento del CAU, publicado el 19 de septiembre, constituye la base jurídica de la reforma aduanera de la UE. Refunde la arquitectura jurídica que rige las operaciones aduaneras en toda la UE, creando un sistema más integrado y ayudando a que la Unión Aduanera funcione como una sola.

El nuevo Código modernizará los procedimientos aduaneros, armonizará los procesos, reducirá la carga administrativa y reforzará la gestión de riesgos. Esto significa que, en última instancia, habrá un único punto de entrada aduanero para todas las operaciones aduaneras en toda la UE en lugar de múltiples sistemas nacionales, se recuerda desde la Comisión Europea.

Las aduanas, según la CE, son hoy un pilar estratégico para la competitividad y la seguridad económica de la UE. Ayuda a proteger el mercado único, a hacer cumplir las normas europeas y a facilitar el comercio legítimo.



La nueva Autoridad Aduanera de la UE (EUCA), con sede en Lille, se estableció legalmente desde el pasado 20 de septiembre.

La reforma reforzará el papel de las autoridades aduaneras en la recaudación de los derechos de aduana, así como en el respeto de las normas no fiscales de la UE, como la seguridad de los productos, las normas medioambientales y los derechos de propiedad intelectual.

Los procedimientos y requisitos aduaneros serán más simples y predecibles para las empresas legítimas. También habrá responsabilidades más claras para los importadores y se racionalizarán los informes a través de una interfaz única de datos de la UE. Los comerciantes de confianza se beneficiarán de procedimientos significativamente simplificados, se establece como expectativa por parte de la Comisión.

Datos

La nueva Autoridad Aduanera de la UE (EUCA), con sede en Lille, se estableció legalmente desde el 20 de septiembre.

Esta nueva Autoridad reforzará la cooperación entre las autoridades aduaneras de los Estados miembros permitiendo la gestión de riesgos a escala de la UE y apoyando una respuesta más coherente a las amenazas comunes en nuestras fronteras.

Una tarea clave de la EUCA será desarrollar el Centro Aduanero de Datos de la UE, que transformará los sistemas informáticos aduaneros actualmente fragmentados. El nuevo

enfoque centrado en las empresas dará vida a una interfaz comercial única de la UE para las importaciones y exportaciones

La reforma refuerza el papel de las autoridades aduaneras en la recaudación de los derechos de aduana, así como en el respeto de las normas no fiscales de la UE

de la UE, así como para todo intercambio de información y trámites con las autoridades aduaneras.

El Centro de Datos sustituirá gradualmente a los sistemas informáticos aduaneros nacio-

nales existentes, generando un ahorro de cerca de 2.300 millones de euros al año en costes operativos para los estados miembros y de 2.580 millones de euros al año en costes administrativos para los operadores económicos.

El Centro Aduanero de Datos de la UE estará operativo para el comercio electrónico a partir de julio de 2028. Para el resto del comercio, el Data Hub estará operativo a partir de 2031 a más tardar.

Juntos, el Reglamento del CAU, el Centro de Datos y la EUCA apoyarán, según la CE, una mejor cooperación entre las autoridades europeas y nacionales, en particular las autoridades fiscales y de vigilancia del mercado, y proporcionarán un mecanismo para hacer frente a

las situaciones de emergencia en la frontera.

Próximos pasos

Con la nueva publicación del CAU en el Diario Oficial, el proceso legislativo ha concluido. La aplicación se llevará a cabo ahora de forma progresiva, y los Estados miembros dispondrán de doce meses para aplicar plenamente las nuevas normas.

Se espera que la Autoridad Aduanera de la UE comience a funcionar en 2027, mientras que el Centro Aduanero de Datos de la Unión Europea será obligatorio para los envíos de comercio electrónico a partir del 1 de julio de 2028.

Se calcula que la nueva tarifa de manejo comience a aplicarse a partir de noviembre de este año.

Nuevas normas para el comercio electrónico

La reforma aduanera de la Unión Europea ya está dando resultados allí donde se necesita con mayor urgencia, al responder de manera decisiva a la afluencia de importaciones de comercio electrónico de bajo valor, se destaca desde la Comisión Europea.

Según se informa desde la Comisión, en diciembre de 2025, la UE decidió suprimir el obsoleto umbral de exención de derechos de aduana de 150 euros para los envíos de bajo valor y, en su lugar, aplicar un derecho de aduana temporal de 3 euros desde el 1 de julio de 2026 hasta julio de 2028,

tras lo cual se recaudarán los derechos de aduana normales.

El nuevo Reglamento del CAU también estableció una tasa de tramitación a escala de la Unión Europea para los paquetes pequeños a fin de cubrir los crecientes costes a los que se enfrentan las autoridades aduaneras al procesar estas mercancías de bajo valor.

La Unión Europea comenzará a aplicar esta tasa a partir de noviembre de 2026 con un importe fijo, que se establecerá en un acto delegado de la Comisión.

Para los envíos de bajo valor se aplica ya un derecho de aduana temporal de 3 euros desde el 1 de julio de 2026 hasta julio de 2028, tras lo cual se recaudarán los derechos de aduana normales

LOGÍSTICA · Alexander Hormaechea, director de Erhardt Customs

“La nueva frontera europea exige al transitario más regulación, más datos y más responsabilidad”

→ El transitario tiene un papel relevante en el nuevo contexto global y la mejor muestra es la Unión Europea y ese avanzado concepto de frontera donde el control aduanero y fiscal se ven superados por nuevos ámbitos de regulación, información y responsabilidad.

DP

MADRID. Así lo pone de manifiesto Alexander Hormaechea, director de Erhardt Customs, en esta entrevista para Diario del Puerto.

¿Cómo describiría el cambio de modelo en la aduana europea?

Tradicionalmente, la función de la aduana europea ha estado estrechamente vinculada al control fiscal y arancelario de las mercancías, centrando buena parte de su actividad en su correcta clasificación, la determinación del origen y valor en aduana, así como la aplicación de los derechos e impuestos correspondientes.

Era un entorno previsible, sustentado en normas, nomenclaturas y procedimientos ampliamente conocidos por los profesionales del sector. Ese escenario está cambiando. Europa avanza hacia un modelo aduanero más digitalizado, más orientado a la seguridad y considerablemente más exigente en términos de información, trazabilidad y cumplimiento regulatorio.

¿Y cómo está afectando esta transformación al papel del transitario?

Ya no se trata únicamente de gestionar el movimiento de las mercancías y su despacho. Cada nueva obligación incorpora más información, nuevos controles y mayores responsabilidades, muchas veces sobre datos que proceden de terceros y que resultan determinantes para que una operación pueda realizarse correctamente.

La complejidad ya no reside únicamente en mover la mercancía, sino en disponer de la información necesaria para poder moverla. Y en ese nuevo escenario, el transitario ocupa una posición cada vez más relevante y, al mismo tiempo, más expuesta.



Alexander Hormaechea, director de Erhardt Customs.

“La complejidad ya no reside únicamente en mover la mercancía, sino en disponer de la información necesaria para poder moverla”

¿Qué papel está adquiriendo la aduana en las nuevas políticas europeas?

Uno de los grandes cambios es la ampliación del papel de la aduana en la aplicación de las políticas de la UE. Ahora, el marco regulatorio es más am-

plio en materia de sostenibilidad, medio ambiente, seguridad, trazabilidad y conformidad de producto.

Así, el CBAM incorpora las emisiones asociadas a determinadas mercancías importadas al ámbito del cumplimiento aduanero y regulatorio. El EUDR introduce exigencias de trazabilidad y geolocalización para productos vinculados al riesgo de deforestación, mientras que el PPWR establece nuevas obligaciones en materia de envases, reciclabilidad y composición. A ello se suman los controles derivados de la normativa sobre gases fluora-

“Despachar una mercancía ya no consiste solo en determinar correctamente su tratamiento arancelario y fiscal. Ahora se exige comprobar un conjunto creciente de requisitos regulatorios”

dos (F-Gas), los requisitos sanitarios y de seguridad alimentaria, sistemas como CATCH, etc.

Despachar una mercancía ya no consiste únicamente en determinar correctamente su

tratamiento arancelario y fiscal. La entrada de productos en la Unión exige comprobar un conjunto creciente de requisitos regulatorios que convierten a la aduana en uno de los principales puntos de control para garantizar el cumplimiento de las políticas europeas en frontera.

¿Cómo se pasa de mover mercancías a gestionar datos?

La logística europea está dejando de ser un negocio de movimiento físico de bienes para convertirse en un negocio de gestión de información asociada a esos bienes.

El ICS2 es el ejemplo más claro de esta tendencia. Exige el envío anticipado de datos de seguridad antes de que la mercancía llegue físicamente a territorio de la UE, desplazando el control hacia una fase previa al transporte. A esto se suma el futuro EU Customs Data Hub, concebido como una plataforma única de datos aduaneros que sustituirá progresivamente los sistemas nacionales fragmentados.

El resultado es que la calidad del dato se convierte en un activo crítico. Un dato erróneo, incompleto o tardío ya no es simplemente un problema operativo que retrasa un despacho, puede derivar en sanciones, en la retención de mercancía o en responsabilidades legales para quien lo transmitió a las autoridades, aunque no fuera quien lo generó originalmente.

Al tradicional rol de representante se añade una responsabilidad creciente.

Cuando un transitario presenta una declaración aduanera, no solo traslada información, está asumiendo, en mayor o menor medida según la modalidad de representación elegida, una responsabilidad sobre la veracidad y exactitud de esa información.

Figuras como el Operador Económico Autorizado (OEA) y el nuevo concepto de “Trust and Check Trader” que plantea la reforma aduanera, premian con mayor fluidez operativa a quienes demuestren sistemas de control interno robustos, trazabilidad documentada y cumplimiento normativo acreditado. Esto va a convertir al compliance en una función central del negocio del transitario, dejando de ser una actividad complementaria.

“La nueva ‘frontera de responsabilidades’ todavía está por definir con precisión”

¿Cuál diría que es el punto más delicado de esta transformación?

Sin duda, la responsabilidad sobre información de terceros. El transitario recibe datos de sus clientes, de proveedores, de fabricantes situados a menudo fuera de la UE, y debe canalizarlos hacia la administración aduanera. Cuando esos datos son erróneos o insuficientes, la pregunta de quién responde (el que genera realmente la información o quien la transmite) se convierte en una de las cuestiones más sensibles del sector.

Europa tiene un objetivo legítimo y que es hasta necesario, pero el verdadero desafío no está en la dirección de ese cambio, sino en su ejecución. El riesgo real es que se traslade al transitario una responsabilidad creciente que no siempre está en condiciones de controlar por sí solo.

La nueva “frontera de responsabilidades” todavía está por definir con precisión, y de su claridad dependerá que el sector logístico pueda acompañar esta transformación sin asumir riesgos que no le corresponden.

ORGANIZA
Diario
del Puerto



16 de octubre de 2026 a partir de las 13 horas
Llugar El Trole. Ctra. Del Trole, 80 - 33394 Gijón

Con esta iniciativa, pretendemos reforzar la unión y la concordia entre los profesionales que se dedican a la logística, fomentando algo tan valioso como la vertebración de nuestro sector.

Además de ayudar a las relaciones comerciales entre empresas y su entorno, a nivel local, nacional e internacional, se facilitan también las relaciones personales entre distintas plantillas, lo que mejora la necesaria comunicación entre los distintos agentes involucrados en el engranaje logístico.

LA FIESTA DE LA LOGÍSTICA DE GIJÓN ES POSIBLE POR EL APOYO ESPECIAL DE



PATROCINADORES



+info: www.diariodelpuerto.com · www.fiestadelalogisticadegijon.com