

## **FETEIA propone al ministro de Fomento no limitar las subcontrataciones en el transporte internacional de mercancías**

En el encuentro mantenido con el ministro de Fomento, Iñigo de la Serna, por parte del Comité Nacional de Transporte por Carretera (CNTC) el 31 de octubre, el representante de FETEIA-OLTRA aprovechó para trasladar su parecer sobre la improcedencia de limitar las subcontrataciones en el transporte internacional de mercancías. FETEIA considera que al ser uno de los temas de la hoja de ruta acordados del CNTC con los cargadores, «por entender erróneamente que es uno de los males de los transportistas, y al que los transitarios reiteradamente se han opuesto por los perjuicios que generaría para su sector, toda vez que la referida figura contractual se encuentra regulada debidamente en nuestra vigente legislación civil y mercantil, y considerar en todo caso que incluir la referida limitación del número de subcontrataciones atentaría directamente contra la libertad de mercado y contratación». FETEIA opina por ello «que en su momento no se atiende la petición de las organizaciones de transportistas de limitar las subcontrataciones en el transporte internacional, aunque cuenten con la conformidad de los cargadores».

También se agradeció al Ministerio el apoyo que FETEIA-OLTRA está recibiendo, a través de Puertos de Estado, en su reiterada demanda ante las Autoridades que actúan en frontera para implantar la «ventanilla única» aduanera «por la importante mejora y avance que supone para nuestro comercio internacional de mercancías, referido a los controles que se realizan en los PIF de los puertos al evitar la pérdida de tiempo que ello representa, el alto riesgo de deterioro de las mercancías y sobre todo el coste económico del posicionado de las expediciones», concluye la federación.

## Feteia-Oltra pide que no se limiten las subcontrataciones en el transporte internacional

Los transitarios creen que la consideración de que “es uno de los males de los transportistas” es errónea y se oponen a esta medida por “los perjuicios que generaría para el sector”.



*Limitar esta figura contractual "atentaría directamente contra la libertad de mercado y contratación".*

La Federación Española de Transitarios, Feteia-Oltra, ha pedido al Ministerio de Fomento que no se limiten las subcontrataciones en el transporte internacional de mercancías, pese a ser uno de los temas de la hoja de ruta acordados por parte del Comité Nacional de Transporte por Carretera, CNTC, con los cargadores.

Los transitarios creen que la consideración de que “es uno de los males de los transportistas” es errónea y se oponen a esta medida por “los perjuicios que generaría para el sector”. Tal y como indican, esta figura contractual se encuentra regulada debidamente en la vigente legislación civil y mercantil y limitarla “atentaría directamente contra la libertad de mercado y contratación”.

Por ello, han solicitado al ministro, Iñigo de la Serna que no atienda la petición de las organizaciones de transportistas de limitar las subcontrataciones, aunque cuenten con la conformidad de los cargadores.

También han agradecido a Fomento el apoyo que está recibiendo la Federación a través de Puertos del Estado en sus peticiones ante las autoridades que actúan en las fronteras para implantar la Ventanilla Única Aduanera en España.

Esto supondría un gran avance para el comercio internacional de mercancías, al evitar las actuales pérdidas de tiempo en los controles que se realizan en los Puestos de Inspección Fronterizos, PIF, con el consiguiente riesgo de deterioro de las mercancías y el coste económico que suponen las expediciones.



## El futuro de la digitalización en el sector marítimo y transitario

AGUSTIN MONTORI DÍEZ

Resulta altamente estimulante el seguir estos últimos años toda la literatura publicada acerca de la informatización, la digitalización, el 4.0, los e-containers, la Internet de las cosas... y la última y más afortunada estos días, el blockchain, que viene a ser –para los no iniciados- una cadena de quienes participan en un proceso logístico: cargadores, transitarios, armadores, otros operadores... cadena informatizada desde luego, domiciliada en una nube en la que predomina la transparencia, la trazabilidad, la documentación electrónica accesible en línea y la imposibilidad de cambiar los datos que se introducen. Esta blockchain es lo último de lo último en materia de supply chain.

Existen en el mercado muchas y variadas plataformas electrónicas que con mejor o peor fortuna y mayor o menor publicidad se aventuran en el campo de la logística internacional y, sin desestimar en absoluto las bondades de la progresiva adecuación a los nuevos medios tecnológicos, si que debemos decir que no es oro todo lo que reluce.

Tanto la estruendosa entrada de Alibaba, como la de Amazon, que fueron tan difundidas y que parecía que iban a revolucionar el mundo del contenedor, se han quedado, de momento, en iniciativas más bien modestas y siempre en el mundo Este-Oeste.

A día de hoy además de Intra y GT Nexus, pocas plataformas de e-containers existen con capacidad de dar más allá del booking, shipping, track&tracing y reporting, cosa que ambas ya ofrecían hace algunos años. La realidad es que el mundo del contenedor y sus protagonistas (armadores, transitarios, cargadores, etc.) no van demasiado deprisa en el capítulo de la digitalización desde el año 2000 en que comenzaba a hablarse del IT y su aplicación al segmento marítimo.

Y por lo que respecta a los transitarios, estos se mantienen firmes en su posición de actores principales en el mercado: operadores, transportistas principales para sus clientes mediante el uso de sus propios conocimientos de embarque. No hablemos aquí de la financiación de las operaciones de sus clientes, ámbito este donde acaba de entrar un gran armador-operador con más estruendo que efectividad, a mi modo de ver.

Según una de las más famosas consultoras del transporte marítimo, la mitad de los bookings en el mundo del contenedor, se hacen manualmente a día de hoy, y un tercio de las facturas electrónicas contienen errores. De modo que el camino no se acaba ni mañana ni pasado.

Continúa siendo necesaria mucha formación, integración de criterios y una disposición colectiva a adoptar la digitalización como método irreversible de trabajo. En ello estamos.

Y para terminar, las palabras del responsable del área marítima en la celebración del último congreso de Fiata celebrado en Malasia en octubre pasado: “Self-proclaimed technology-driven forwarders use online applications and software to manage their activities and promise fast performance to customers. However, if you go onto some of the web pages, one realises quickly that often they come up short of the promised services and functions.



## NAUCHER GLOBAL

Quotations are often only available for very limited tradelanes and commodities. There's a lot of hot air".

(Los autoproclamados transitarios tecnológicos utilizan aplicaciones y software en línea para gestionar sus actividades y prometer un rendimiento rápido a los clientes. Sin embargo, si usted entra en algunas de sus páginas web, uno se da cuenta rápidamente de que, a menudo, se quedan cortos con los servicios y funciones prometidos. En muchos casos, las cotizaciones sólo están disponibles para el comercio muy limitado de las mercancías. Hay demasiado aire).

Poco queda que añadir.

Agustín Montori  
Vicepresidente de FETEIA-OLTRA

## **Agustín Montori, próximo invitado en el Propeller Club del País Vasco-Bilbao Port**

El Propeller Club del País Vasco-Bilbao Port ha programado un nuevo encuentro de sus asociados el próximo 16 de noviembre en los salones de la Sociedad Bilbaína. Como orador invitado contará con Agustín Montori, capitán de la Marina Mercante, vicepresidente de FETEIA y presidente de la comisión marítima. En su alocución, Montori hablará sobre las tendencias del tráfico marítimo de contenedores y la incidencia de los megacarriers en el tráfico y negocio transitarario en particular.

