

FETEIA, CETM Multimodal y Railgrup firman un acuerdo de colaboración para potenciar el transporte multimodal



Ayer martes tuvo lugar en Barcelona la firma de un acuerdo de colaboración entre la Federación de Transitarios, FETEIA-OLTRA, el cluster ferroviario Railgrup y la Confederación Española de Transporte CETM Multimodal. Enric Ticó, presidente de FETEIA-OLTRA; Juan Castellet, presidente de CETM Multimodal, e Ignasi Gómez-Belinchón cluster manager de Railgrup, rubricaron la firma de este acuerdo de colaboración, al que en breve está previsto se adhieran otras entidades del sector de la multimodalidad.

El objetivo del convenio firmado ayer es el de poder regular la colaboración en la definición e identificación de oportunidades de cooperación y proyectos propuestos, pudiéndose concretar éstas en proyectos liderados por cualquiera de las 3 entidades o por alguna de sus empresas asociadas, o a partir de una combinación de las mismas.

Dicho acuerdo consiste en:

- Identificar proyectos innovadores que puedan ejecutar cualquiera de las partes o sus asociados. - Promover y diseminar la información de programas y proyectos que se obtenga en el desarrollo de esta colaboración.
- Estudiar y plantear conjuntamente la posibilidad de realizar la promoción de nuevos proyectos a partir de los resultados que se vaya obteniendo en el desarrollo de las actividades citadas en el presente convenio.
- Colaborar en la obtención de recursos de financiación públicos, nacionales e internacionales para el desarrollo de proyectos relacionados con la R+D+i.
- Colaborar en la realización de jornadas divulgativas en las sedes que correspondan.
- Colaborar en el diseño y realización de cursos de formación especializada de mutuo interés.
- Adicionalmente, ambas partes se comprometen a estudiar la realización de otras actuaciones necesarias para definir otras actividades dentro del ámbito de la transferencia de tecnología en el ámbito de logística multimodal, mercancías, transitorios portuarios, terminales, etc, y/o otras que puedan resultar de interés común y a regular, una vez definidas, los términos y las condiciones en que deberá desarrollarse en el futuro la colaboración conjunta respecto a las actividades indicadas.

Fruto de este acuerdo de colaboración, está prevista la próxima celebración de dos jornadas informativas en Madrid y Barcelona, para mostrar tanto a cargadores como a transportistas la funcionalidad del transporte multimodal, utilizando el ferrocarril en largos recorridos especialmente. La primera jornada tendrá lugar el próximo día 7 de mayo en Madrid bajo el título «Qué hace falta cambiar para superar el 3% modal ferroviario» y la segunda se realizara en Barcelona en el marco del Salón Internacional de la Logística (SIL) titulada «Quo vadis ferroviario».



Durante el acto de la firma de ayer en la que se presentaron a su vez los principales ejes colaborativos entre las tres entidades firmantes, estuvieron también presentes por parte de FETEIA OLTRA su directora Blanca Guitart y el presidente de la comisión marítima, Agustín Montori y por parte de Railgrup el presidente del grupo de trabajo de mercancías, Miguel Ángel Dombriz.

CETM, FETEIA y Railgrup sumarán nuevos aliados a su pacto en favor de la multimodalidad Logística



Las organizaciones de transitarios (FETEIA-OLTRA), empresas del sector ferroviario (Railgrup) y transportistas (CETM) se han aliado para impulsar la multimodalidad en España. Y próximamente se sumarán más organizaciones a este acuerdo. Así lo avanzaron ayer el presidente de FETEIA-OLTRA, Enric Ticó; el presidente de CETM Multimodal, Juan Castellet, y el clúster manager de Railgrup, Ignasi Gómez-Belinchón, tras la firma del acuerdo de colaboración.

Esta alianza es, a juicio de Juan Castellet, "muy necesaria para el desarrollo de la multimodalidad, que requiere del compromiso de diferentes actores". De igual opinión es Enric Ticó, quien avanzó que entre los proyectos en los que ya trabajan están dos jornadas a celebrar los días 7 de mayo y 6 de junio en Madrid y Barcelona, respectivamente, que analizarán "qué hay que hacer para superar el 3% del modo ferroviario", por un lado, y los aspectos que influyen en la multimodalidad como proyecto de negocio, léase digitalización, block chain y logística 4.0, entre otros. A juicio de Ignasi Gómez Belinchón es básico "que nos centremos en el cargador, cosa que no hacemos" con el fin de mejorar la competitividad sectorial y, "automáticamente, combinar los diferentes modos de transporte". El clúster manager de Railgrup subrayó la necesidad de difundir entre los cargadores cómo la multimodalidad "mejora las prestaciones del monomodal", pudiendo incluso ofrecer la posibilidad de transportar más carga al mismo precio y en igual tiempo.

El acuerdo contempla la identificación de proyectos innovadores que puedan ejecutar cualquiera de las partes o sus asociados, la difusión de los proyectos fruto de esta colaboración, la búsqueda de recursos de financiación para proyectos de R+D+i o la celebración de jornadas y cursos de formación especializados, entre otros.

CETM Multimodal, Railgrup y FETEIA firman un acuerdo de colaboración

Las firmas CETM Multimodal, Railgrup y FETEIA-OLTRA han firmado un acuerdo de colaboración con el objetivo de regular la colaboración en la definición e identificación de oportunidades de cooperación y proyectos propuestos, pudiéndose concretar éstas en proyectos liderados por cualquiera de las tres entidades o por alguna de sus empresas asociadas o a partir de una combinación de las mismas.



Miguel Ángel Dombriz, Agustín Montori, Ignasi Gómez, Enric Ticó, Blanca Guitart y Juan Castellet

El acuerdo fue rubricado por Juan Castellet, de CETM Multimodal; Ignasi Gómez, de Railgrup; y Enric Ticó, de FETEIA-OLTRA, ayer martes en la sede de Foment del Treball de la ciudad de Barcelona.

Este convenio tiene la intención de ampliarlo a otras asociaciones. El acuerdo consiste en identificar proyectos innovadores que puedan ejecutar cualquiera de sus partes o sus asociados; promover y diseminar la información de programas y proyectos que se obtenga en el desarrollo de esta colaboración; estudiar y plantear conjuntamente la posibilidad de realizar la promoción de nuevos proyectos a partir de los resultados que se vaya obteniendo en el desarrollo de las actividades citadas en el presente Convenio; colaborar en la obtención de recursos de financiación públicos, nacionales e internacionales para el desarrollo de proyectos relacionados con la R+D+i; colaborar en la realización de Jornadas Divulgativas en las sedes que correspondan; colaborar en el diseño y realización de cursos de formación especializada de mutuo interés.



Adicionalmente, ambas partes se comprometen a estudiar la realización de otras actuaciones necesarias para definir otras actividades dentro del ámbito de la transferencia de tecnología en el ámbito de logística multimodal, mercancías, transitorios portuarios, terminales, etc, y/o otras que puedan resultar de interés común y a regular, una vez definidas, los términos y las condiciones en que deberá desarrollarse en el futuro la colaboración conjunta respecto a las actividades indicadas.

En el marco de este acuerdo, también anunciaron la celebración de dos jornadas que se celebrarán en Madrid y otra en Barcelona, está última coincidiendo con la celebración del SIL con un mismo título 'Quo Vadis Mercancías' con el objetivo de potenciar el enfoque sectorial y para la dinamización del sector mercancías junto a la mejora de la cuota de mercado.



LAS MMPP A DÍA DE HOY. EL ACCIDENTE DEL 'MAERSK HONAM'

Agustín Montori, presidente de la Comisión Marítima de Feteia

El accidente del MAERSK HONAM, como tantas otras noticias, ha sido devorado por la celeridad en el consumo de las informaciones que aparecen en los medios. Pero es este un asunto que no debemos dejar pasar sin reflexionar sobre él; en todos los ámbitos del transporte marítimo, y por extensión, de la cadena logística.

El MAERSK HONAM comenzó a arder el 6 de marzo y todavía el incendio no ha sido sofocado. Bajo control, dicen las autoridades; pero aun sin extinguir. Con cinco muertos de la tripulación en su haber.

Rebobinemos: el fuego se declaró en una de las bodegas del buque portacontenedores MAERSK HONAM, y después del fallecimiento de cinco de sus tripulantes, enviados por el capitán para inspeccionar el fuego y la mejor forma de atacarlo, el resto (23) fueron evacuados. El buque permanece controlado por remolcadores y autoridades marítimas de la zona (sultanato de Omán) a la espera de su extinción total y posterior investigación de las causas de su origen.

Todos los indicios apuntan a la existencia de mercancías peligrosas incompatibles estibadas a bordo de contenedores cargados con las mismas y cercanos unos de otros. Voces autorizadas de los P&I Clubs así lo van declarando y hacen hincapié, una vez más, en la criminal actuación de diferentes cargadores que o bien no declaran debidamente la mercancía peligrosa que estiban en el contenedor de acuerdo con las normas IMO; o bien no la embalan debidamente antes de estibarla a bordo.

Como consecuencia, se producen accidentes que, a veces como en este caso, se llevan vidas humanas por delante.

Viene a cuento aquí recordar el caso de la explosión en un almacén portuario de contenedores en Tianjn (China) en agosto de 2015, causado por derrames de productos químicos cargados en contenedores y estibados junto a otros absolutamente incompatibles, con 173 muertos.

Y el caso del MSC FLAMINIA que, en julio de 2012, en viaje por el océano Atlántico desde Estados Unidos a Europa sufrió una explosión en bodega que causó la muerte de tres tripulantes. Sin finalizar aun la investigación, se estima fuera de duda que la explosión fue debida al sobrecalentamiento de un producto químico, mal declarado a bordo, en un contenedor estibado cerca de la sala de máquinas, con el consiguiente incremento de calor durante el viaje

La IMO, ha sido muy estricta –después de algún tiempo– en regular el peso de las mercancías cargadas en los contenedores, cuya falsa declaración ha ocasionado diversos problemas en la estabilidad de los barcos, y algún hundimiento. Hoy, el VGM (Verification of Gross Mass) es una realidad con mejor o peor aplicación; pero una realidad que obedece a una necesidad absoluta de evitar daños y muertes. Todos los actores de la cadena logística conocen esta realidad y es de desear que la pongan en práctica.



NAUCHER GLOBAL

No parece muy diferente del hecho de que algunos desalmados no tomen conciencia de lo que significa una falsa declaración de MMPP, o simplemente escondan el embarque de las mismas, con el objetivo de pagar un poco menos de flete.

Las consecuencias han sido, son y serán siempre dramáticas para los buques, el medio marino y en muchas ocasiones, las instalaciones de tierra y el personal que en ellas trabaja. El conocimiento de las normas de la IMO en el tratamiento de las mercancías peligrosas, código IMDG, y su gestión física y documental, están debidamente trazados. Falta conciencia y formación. Armadores, compañías de seguros, autoridades portuarias y, en general, los actores de la cadena logística deben de tomar conciencia y actuar.

Bergé Marítima S.L entra a formar parte de ATEIA Alicante

La firma Bergé Marítima se ha dado de alta en la Asociación de Operadores de Transporte, Expedidores Internacionales y Asimilados de Alicante. Éste fue uno de los temas que se trató durante la reunión de la Junta Directiva celebrada ayer.

Además, durante la reunión también se dio cuenta de los cursos que se van a celebrar en los próximos meses, un curso de marítimo intermodal, impartido por Agustín Montori que se celebrará del 7 al 8 de mayo y un curso de renovación para la manipulación de mercancías peligrosas de carga aérea que se celebrará en junio.

Durante la reunión se informó de los preparativo de las asambleas ordinaria y extraordinaria que se celebrarán el próximo mes de mayo, donde se celebraran elecciones para la renovación de todos los cargos de la junta directiva.

Por último, se informó a los asistentes de la próxima celebración del 40 aniversario de FETEIA-OLTRA en Barcelona el 20 de septiembre.



Miembros de la Junta Directiva de ATEIA Alicante



Puerto de Algeciras: servicio de 24 horas pero con retrasos de 72 horas

Desgraciadamente es un problema histórico, endémico en el puerto de Algeciras. Una acuciante falta de personal está haciendo que las mercancías tengan retrasos de 72 horas. Son mercancías perecederas, mercancías que no pueden parar demasiado tiempo en las aduanas, en cambio aquí se quedan paradas, se quedan secuestradas. Los tráficos de mercancías, el comercio internacional no conoce de festivos, no conoce de Semanas Santas, no conoce de temporales en el Estrecho. Las mercancías en el comercio internacional requieren agilidad en sus trámites.

Desde la Asociación de Transitarios (ATEIA) y Colegio de Agentes de Aduanas de Algeciras, que entre ambas representan a 54 empresas, quieren expresar las quejas de los retrasos en las mercancías tanto en el PIF como en aduanas en especial con los retrasos de citas de escáner.

Como ya ha quedado expresado, el escáner está provocando retrasos de hasta 60 horas en la inspección de las mercancías, sin ir más lejos el día 04/04 a las 21.00 hrs ya no quedaban citas de escáner hasta el 07/04 a las 09.00 hrs, ¿Qué hace la mercancía mientras tanto? Pues esperar, incrementos de costes, rupturas de stocks en fábricas, si es un camión con conductor se incrementan aún más los costes, y lo peor ... buscar otras opciones, otros puertos por donde transitar donde no existan estas esperas. De estos hechos nos tenemos que lamentar cada vez más, ¿Por qué en un puerto de 100.000 tm de mercancías no se ponen los medios necesarios? ¿Por qué hay otros puertos con los mismos orígenes de mercancías sin este tipo de inspecciones, más ágiles, más rápidos? ¿cómo es posible que un puerto donde se mueven 4,5 millones de contenedores (teu) y miles de remolques y camiones solo tenga un escáner para su inspección? ¿Por qué la Administración no reacciona ante estos hechos?.. son preguntas de las cuales no recibimos respuestas. La gestión del escáner es dependiente del Departamento de Aduanas de la AEAT, la cual también carece de recursos humanos suficientes para atender los servicios.

En el PIF ocurre lo mismo y se viene denunciando por los operadores desde antes del año 2005. Por aquella época, por cierto, había cerca de 30 veterinarios en el PIF de Algeciras. Hoy en día tenemos la mitad de esos veterinarios y en cambio casi el triple de expedientes a inspeccionar. Es una situación insostenible, y las mercancías están buscando otras alternativas como puede ser Motril como puede ser Barcelona o incluso directamente a puertos franceses o portugueses para realizar los trámites necesarios de una forma ágil y eficiente, sin demoras.

La paciencia y la comprensión de los operadores que estamos trabajando en el PIF de Algeciras se ha agotado. ¿Y qué hace la Administración General del Estado y la Subdelegación del Gobierno en Cádiz? Nos prometen más personal, pero el personal que llega es contratado temporalmente y no incrementan el número de veterinarios adscritos a la Dependencia, solo cubren las plazas que dejan los contratados anteriormente. Nos prometen personal proveniente de bolsas de trabajo, contratos que nunca se formalizan por problemas burocráticos de dichas bolsas.

Para dar un servicio de 24 horas 365 días al año se requiere mucho personal, somos muy conscientes de ello, pero es inadmisibles que si se carece de dicho personal se siga dando ese servicio. Es inadmisibles que los festivos se preste un servicio de inspección con 2 veterinarios, cuando en días no festivos el servicio se presta con 10 veterinarios. Y el

volumen de trabajo no decae en la misma proporción que el número de veterinarios. Es inadmisibles que en esta Semana Santa pasada no se haya previsto que el volumen de trabajo no bajaría con respecto a una semana normal, pero el servicio se ha prestado con 3 veterinarios en el mejor de los casos. Esto ha vuelto a provocar un nuevo colapso de en el PIF, y ya van demasiados este año. Si viene un temporal meteorológico, se producen retrasos. Si los veterinarios, y tienen derecho a ello, se marchan de vacaciones se producen retrasos, si coinciden dos buques portacontenedores trabajando pues retrasos...un PIF de 24 horas de servicios con 72 horas de retraso en las inspecciones.

Los clientes ya se han cansado. Los operadores ya nos hemos cansado, Llevamos mucho tiempo solicitando un servicio de 24 horas de inspección real. Llevamos tiempo solicitando que el número de veterinarios sea igual un lunes a las 5 de la tarde que un domingo a las 12 de la mañana. Así se evitarían los retrasos y si no es posible esta petición, es preferible recortar los horarios de inspección que dan los distintos organismos antes de dar un servicio tal y como se está dando.

El puerto es una de las grandes industrias del Campo de Gibraltar que da cobijo y trabajo a un porcentaje muy elevado de la comarca, y no se entiende cómo se puede poner en peligro tal economía por no querer reconocer los problemas y dotar de un personal suficiente a las distintas administraciones ya comentadas.

Colegio Oficial de Agentes de Aduanas de Algeciras



Puerto de Algeciras

Servicio 24 horas pero con retrasos de 72 horas

El Colegio de Agentes de Aduanas de Algeciras hace público su malestar por la aduanas y servicios de inspección con este artículo

Desgraciadamente es un problema histórico, endémico en este puerto de Algeciras. Una acuciante falta de personal está haciendo que las mercancías tengan retrasos de 72 horas.

Son mercancías perecederas, mercancías que no pueden parar demasiado tiempo en las aduanas, en cambio aquí se quedan paradas, se quedan secuestradas. Los tráficos de mercancías, el Comercio Internacional no conoce de festivos, no conoce de Semanas Santas, no conoce de temporales en el Estrecho. Las mercancías en el Comercio Internacional requieren agilidad en sus trámites.

Desde la asociación de transitarios (ATEIA) Y Colegio de Agentes de Aduanas, que entre ambas representan a 54 empresas, quieren expresar las quejas de los retrasos en las mercancías tanto en el PIF como en Aduanas en especial con los retrasos de citas de Escaner.

Como ya ha quedado expresado en otros artículos, el escáner está provocando retrasos de hasta 60 horas en la inspección de las mercancías, sin ir más lejos ayer día 04.04 a las 21.00 hrs ya no quedaban citas de escáner hasta el 07/04 a las 09.00 hrs, ¿Qué hace la mercancía mientras tanto? Pues esperar, incrementos de costes, rupturas de stocks en fábricas, si es un camión con conductor se incrementan aún más los costes, y lo peor ... buscar otras opciones, otros puertos por donde transitar donde no existan estas esperas. De estos hechos nos tenemos que lamentar cada vez más, ¿Por qué en un puerto de 100.000 tm de mercancías no se ponen los medios necesarios? ¿Por qué hay otros puertos con los mismos orígenes de mercancías sin este tipo de inspecciones, mas ágiles, más rápidos? ¿ como es posible que un puerto donde se mueven 4,5 millones de teus y miles de remolques y camiones solo tenga un escáner para su inspección ?¿Por qué la administración no reacciona ante estos hechos?.. son preguntas de las cuales no recibimos respuestas. La gestión de escáner es dependiente del departamento de aduanas de la AEAT, la cual también carece de recursos humanos suficientes para atender los servicios.

En el PIF ocurre lo mismo y se viene denunciando por los operadores desde antes del año 2005. Por aquella época, por cierto, había cerca de 30 veterinarios en el PIF de Algeciras. Hoy en día tenemos la mitad de esos veterinarios y en cambio casi el triple de expedientes a inspeccionar. Es una situación insostenible, y las mercancías están buscando otras alternativas como puede ser Motril como puede ser Barcelona o incluso directamente a puertos franceses o portugueses para realizar los trámites necesarios de una forma ágil y eficiente, sin demoras.

La paciencia y la comprensión de los operadores que estamos trabajando en el PIF de Algeciras se ha agotado. ¿Y qué hace la Administración General del Estado y la Subdelegación del Gobierno en Cádiz? Nos prometen más personal, pero el personal que llega es contratado temporalmente y no incrementan el número de veterinarios adscritos a la Dependencia, solo cubren las plazas que dejan los contratados anteriormente. Nos prometen personal proveniente de bolsas de trabajo, contratos que nunca se formalizan por problemas burocráticos de dichas bolsas.

Para dar un servicio de 24 horas 365 días al año se requiere mucho personal, somos muy conscientes de ello, pero es inadmisibile que si se carece de dicho personal se siga dando



ese servicio. Es inadmisibles que los festivos se preste un servicio de inspección con 2 veterinarios, cuando en días no festivos el servicio se presta con 10 veterinarios. Y el volumen de trabajo no decae en la misma proporción que el número de veterinarios. Es inadmisibles que en esta Semana Santa pasada no se haya previsto que el volumen de trabajo no bajaría con respecto a una semana normal, pero el servicio se ha prestado con 3 veterinarios en el mejor de los casos. Esto ha vuelto a provocar un nuevo colapso de en el PIF, y ya van demasiados este año.

Si viene un temporal meteorológico, se producen retrasos. Si los veterinarios, y tienen derecho a ello, se marchan de vacaciones se producen retrasos, si coinciden dos buques portacontenedores trabajando pues retrasos...un PIF de 24 horas de servicios con 72 horas de retraso en las inspecciones.

Los clientes ya se han cansado. Los operadores ya nos hemos cansado. Llevamos mucho tiempo solicitando un servicio de 24 horas de inspección real. Llevamos tiempo solicitando que el número de veterinarios sea igual un lunes a las 5 de la tarde que un domingo a las 12 de la mañana. Así se evitarían los retrasos y si no es posible esta petición, es preferible recortar los horarios de inspección que dan los distintos organismos antes de dar un servicio tal y como se está dando.

El puerto es una de las grandes industrias del Campo de Gibraltar que da cobijo y trabajo a un porcentaje muy elevado de la comarca, y no se entiende cómo se puede poner en peligro tal economía por no querer reconocer los problemas y dotar de un personal suficiente a las distintas administraciones ya comentadas.

Aduaneros y transitarios de Algeciras denuncian retrasos de 72 horas en el PIF y en el escáner

Consideran que el origen del problema está en la “acuciante falta de personal”

El Colegio Oficial de Agentes de Aduanas de Algeciras ha emitido un comunicado en el que denuncia que “la acuciante falta de personal está haciendo que las mercancías tengan retrasos de 72 horas”. Los retrasos en las mercancías se están produciendo tanto en el PIF como en Aduanas, en especial con los retrasos de citas de escáner.

Los agentes de aduanas, que suman a sus quejas las de la asociación de transitarios, aseguran que el escáner está provocando retrasos de hasta 60 horas en la inspección de las mercancías, lo que provoca incrementos de costes o rupturas de stocks en fábricas.

Agentes de aduanas y transitarios lamentan que un puerto que mueve 100 millones de toneladas “no cuente con los medios necesarios” para realizara inspecciones más rápidas y ágiles, como sí tienen otros recintos portuarios. Asimismo, aseguran que “la paciencia y la comprensión de los operadores que estamos trabajando en el PIF de Algeciras se ha agotado”.

“El puerto de Algeciras es una de las grandes industrias del Campo de Gibraltar que da cobijo y trabajo a un porcentaje muy elevado de la comarca, y no se entiende cómo se puede poner en peligro tal economía por no querer reconocer los problemas y dotar de un personal suficiente a las distintas administraciones ya comentadas”, concluye el comunicado.

Jornada sobre las derivadas de las averías gruesas



La jornada sobre las actuaciones de los transitarios ante una avería gruesa organizada ayer por la Asociación de Transitarios (ATEIA) de Barcelona y la correduría de seguros Usach, congregó ayer en la sede de la entidad a un nutrido grupo de profesionales del sector transitario. Utilizando como punto de partida el incendio sufrido recientemente por el "Maersk Honam", se informó sobre el proceso jurídico que se deriva de este tipo de accidentes y los trámites que el transitario debe realizar con el liquidador de la avería.