

L Diccionario de **LOGÍSTICA**

David Soler

3.ª edición

 **Alfaomega**

MARGE
BOOKS

Diccionario de logística

Diccionario de logística

David Soler

 **Alfaomega**

MARGE
BOOKS

Datos catalográficos

Soler, David

Diccionario de Logística

Tercera Edición

Alfaomega Grupo Editor, S.A. de C.V., México

ISBN: 978-607-707-377-2

Formato: 17 x 23 cm

Páginas: 376

Diccionario de Logística

© 2008, 2009, 2012, David Soler García

ISBN 978-84-92442-24-9, edición original publicada ICG Marge, SL, Barcelona, España

Derechos reservados © ICG Marge SL, 2009, incluido diseño de la cubierta.

Tercera edición: Alfaomega Grupo Editor, México, octubre 2012

© 2013 Alfaomega Grupo Editor, S.A. de C.V.

Pitágoras 1139, Col. Del Valle, 03100, México D.F.

Miembro de la Cámara Nacional de la Industria Editorial Mexicana, Registro No. 2317

Pág. Web: <http://www.alfaomega.com.mx>

E-mail: atencionalcliente@alfaomega.com.mx

© 2013 ICG Marge, SL

Marge Books - València 558, ático 2.^a - 08026 Barcelona España

ISBN: 978-607-707-377-2

Derechos reservados:

Esta obra es propiedad intelectual de su autor y los derechos de publicación en lengua española han sido legalmente transferidos al editor. Prohibida su reproducción parcial o total por cualquier medio sin permiso por escrito del propietario de los derechos del copyright.

Nota importante:

La información contenida en esta obra tiene un fin exclusivamente didáctico y, por lo tanto, no está previsto su aprovechamiento a nivel profesional o industrial. Las indicaciones técnicas y programas incluidos, han sido elaborados con gran cuidado por el autor y reproducidos bajo estrictas normas de control. ALFAOMEGA GRUPO EDITOR, S.A. de C.V. no será jurídicamente responsable por: errores u omisiones; daños y perjuicios que se pudieran atribuir al uso de la información comprendida en este libro, ni por la utilización indebida que pudiera dársele.

Edición autorizada para su venta en todo el continente americano.

Impreso en Colombia 2015. Printed in Colombia.

Empresas del grupo:

México: Alfaomega Grupo Editor, S.A. de C.V. – Pitágoras 1139, Col. Del Valle, México, D.F. – C.P. 03100.

Tel.: (52-55) 5575-5022 – Fax: (52-55) 5575-2420 / 2490. Sin costo: 01-800-020-4396

E-mail: atencionalcliente@alfaomega.com.mx

Colombia: Alfaomega Colombiana S.A. – Calle 62 No. 20 - 46, Bogotá, Colombia,

Tel.: (57-1) 746 0102 – Fax: (57-1) 2100122 – E-mail: cliente@alfaomegacolombiana.com

Chile: Alfaomega Grupo Editor, S.A. – Dr. La Sierra 1437, Providencia, Santiago, Chile

Tel.: (56-2) 235-4248 – Fax: (56-2) 235-5786 – E-mail: agechile@alfaomega.cl

Argentina: Alfaomega Grupo Editor Argentino, S.A. – Paraguay 1307 P.B. Of. 11, C.P. 1057, Buenos Aires,

Argentina, – Tel./Fax: (54-11) 4811-0887 y 4811 7183 – E-mail: ventas@alfaomegaeditor.com.ar

Índice

Agradecimientos	11
Presentación	13
Diccionario de logística	23
Vocabulario inglés-castellano	319
Corporaciones y entidades	356
Incoterms 2000	364

Hoy, antes del alba, subí a las colinas,
miré los cielos apretados de luminarias
y le dije a mi espíritu:
cuando conozcamos todos estos mundos
y el placer de la sabiduría
de todas las cosas que contienen,
¿estaremos tranquilos y satisfechos?
Y mi espíritu dijo: no,
ganaremos esas alturas
sólo para seguir adelante.

Walt Whitman

Con la colaboración de



www.logisnet.com

El contenido de este diccionario se puede consultar actualizado en el portal
www.logisnet.com.

Si usted desea incorporar un nuevo término o sugerir una modificación, puede hacerlo dirigiendo un correo electrónico a logisnet@logisnet.com o a través del enlace que encontrará en dicho portal.

Agradecimientos

La edición de este diccionario ha sido posible gracias a la generosidad y el apoyo de numerosas personas que han aportado sus sugerencias y conocimientos; amigas y amigos que atesoran experiencia profesional e ingenio.

A todas ellas deseo expresar mi mayor agradecimiento. Especialmente a las personas queridas que me han apoyado en tantos momentos, a las que he hecho tantas preguntas y a quienes he sustraído tantas horas. A mi hijo, Hèctor, que en todo momento me ha remitido sus anotaciones e investigaciones y de quien he recibido las mejores críticas; a Digna Peña, por sus opiniones y contrastes; a Jaime Mira, el amigo que ha insuflado en estas páginas su inquebrantable ánimo y su saber, revisando pacientemente los interminables originales; a Toni Milián, el colaborador en línea que durante años ha configurado y perfeccionado la base de datos sobre la que se ha elaborado este diccionario; a Laura Matos, la infatigable fiel colaboradora que ha brindado todo su apoyo en la consecución de contactos e informaciones; a Malachy McCoy, Jennifer Brickman y Henry O'Donnell que han trabajado a fondo las correspondencias al inglés; a Andreu Torres por sus iniciativas, a Rosa Romero y Josep Presència, que han ampliado contenidos y resuelto las últimas dudas, y a Claudía por sus escáneres.

Presentación

La etimología de «logística» se relaciona con la palabra griega *logos*, que significa «idea» o «palabra», y hace referencia a la ciencia del cálculo y de los números, según la cual la realidad puede ser objeto de cálculo lógico, coherente.

En la Atenas del imperio griego, los logistas (*logistai*) o contadores formaban junto con los eutinos (*euzunoi*) o censores, diez de cada clase, una especie de tribunal de cuentas. Eran elegidos anualmente por la Bulé (senado ateniense) entre sus miembros. Los funcionarios atenienses que manejaban fondos del erario público debían presentar una relación de ingresos y gastos al finalizar el año en que habían ejercido, la cual era comprobada por los logistas y los eutinos, encargados de llevar a cabo la eutina (*euzuna*) o comprobación de las cuentas. De ahí que en el castellano actual, la voz «logista» se siga definiendo como el profesional «especializado en métodos de organización».¹

«A partir de una premisa mayor conocida, se demuestra una conclusión gracias a otra premisa mayor también conocida, lo que permite la inferencia», razona el filósofo Enrique Dussel al referirse al *uso demostrativo de la inteligencia* que ejerce el logista; «estudiando las relaciones formales, descubre innumerables posibilidades de demostración».²

La logística, entendida como la organización y gestión del suministro de los recursos materiales y humanos para alcanzar un determinado fin, ha estado presente en todas las civilizaciones, porque aprovisionarse de

¹ *Diccionario de la lengua española*, Real Academia Española, 22.ª edición, 2008.

² *Lecciones de introducción a la filosofía, de antropología filosófica*, Enrique Dussel, Mendoza (Argentina), 1968, inédito.

manera organizada reduce el esfuerzo necesario y aumenta la capacidad de subsistencia, y porque en todas las culturas se ha dado el intercambio de bienes. Es en ese ámbito de los intercambios donde la logística ha alcanzado un mayor grado de socialización.

En la antigüedad, el nacimiento y desarrollo de las ciudades-estado; la construcción de grandes monumentos e infraestructuras en Egipto, China o México; y las campañas de los ejércitos no habrían sido posibles sin una sistemática y exhaustiva planificación logística. Fue precisamente en el ámbito militar donde la logística evolucionó de un modo más manifiesto, con procedimientos encaminados a asegurar no sólo el suministro de hombres, sino también de herramientas, armas, munición, avituallamiento y elementos de protección y refugio, como muestran los códices asirios y las crónicas del Imperio romano. En tiempos más próximos, hacia 1830, el militar e historiador de origen suizo Antoine-Henri de Jomini definía la logística como la tercera de las disciplinas del *arte de la guerra*, junto con la estrategia y la táctica. Sólo un siglo más tarde, en junio de 1944, el mundo presencié la mayor demostración de capacidad logística militar de la historia, con el desembarco del ejército aliado en Normandía, que representó el principio del fin de la Segunda Guerra Mundial.

A caballo entre lo militar y lo civil, desde la Edad Media, el aprovisionamiento de la corte de los reinos que darían paso a los modernos Estados europeos fue una de las tareas que se resolvieron protegiendo las rutas, designando a responsables de los recursos, y estableciendo procedimientos que garantizaran la regularidad de todo tipo de suministros.

La colonización europea de América y la explotación desmedida de sus recursos humanos y naturales fue un reto para quienes pugnaban por el control de los incipientes flujos intercontinentales de los siglos XVI al XVIII, y significaron para España el desarrollo de los primeros nodos logísticos de ámbito internacional (Sevilla, Santo Domingo, La Habana...).

Tras la Revolución Industrial, el crecimiento del comercio apoyado en el transporte marítimo, primero, y la extensión masiva de las redes de ferrocarril en toda Europa, después, propiciaron, a lo largo del siglo XIX, la extensión de la logística a la vida civil, en todo lo que hacía referencia al traslado de personas y mercancías, ya fuera por mar, tierra y más modernamente, en el siglo XX, también por aire.

En la actualidad, la logística es una de las actividades de mayor alcance estratégico de la economía mundial. Se define como el «proceso de planificación, gestión y control de los flujos de materiales y productos, informaciones y servicios relacionados, entre un punto de origen y otro de destino». En dicho proceso se distinguen las áreas de «aprovisionamiento, producción y distribución, y se incluyen los movimientos internos y externos, así como las operaciones de introducción o importación y expedición o exportación».

La logística es, pues, una actividad inherente al aprovisionamiento, la producción y la distribución de los productos y servicios, totalmente integrada en las redes de infraestructuras del transporte y de telecomunicaciones y en la planificación territorial y urbana.

Tendencias de la logística

El mercado de la logística representó en 2007 el 11,7 % del producto interior bruto mundial (PIB), que incluye el volumen de negocio de las empresas dedicadas a las prestaciones logísticas, pero no el de la gestión de los flujos de información, con una expectativa de crecimiento a medio plazo del 9 % anual. Esa cota se ha alcanzado a causa de la estrecha interrelación entre la logística y algunos de los procesos económicos y sociales de mayor impacto mundial. La logística es uno de los instrumentos sobre los que se ha soportado la globalización de la economía, la deslocalización de las plantas de producción de empresas del mundo industrializado a países del Tercer Mundo, el incremento del comercio internacional y la movilidad de las personas y mercancías a gran escala.

El futuro de las actividades relacionadas con la logística y, por tanto, el de las organizaciones privadas y públicas que configuran su mercado, aparece enmarcado por el impacto de las tecnologías, especialmente de la información y comunicación, que introducirán nuevos modelos de negocio, con cadenas de suministro globales y elásticas, que operarán en tiempo real, automatizadas y colaborativas.

La gestión de la logística se verá afectada por la disminución de los tiempos dedicados a los procesos de innovación y diseño de los productos, y por las tendencias de alcanzar mayor productividad, flexibilidad y orien-

tación al consumidor, mediante nuevos procedimientos de producción y comercialización, como la «personalización masiva»³ de productos, una alternativa a la producción masiva de los mismos.

Por otro lado, los sistemas de almacenamiento incrementarán su integración en la cadena de aprovisionamiento. La trazabilidad sobre los materiales facilitará el seguimiento de los procesos productivos y el reaprovisionamiento, mientras que la agilidad y la rapidez de los sistemas de transporte conseguirán reducir aún más los niveles de existencias con la fabricación en ciclos cortos y entregas «justo a tiempo».

Todo ello tiende a favorecer la externalización de la logística de las organizaciones y la aparición de nuevos servicios y funciones. Entre ellos, la logística inversa puede incrementar notablemente su importancia, a causa de los costes o beneficios que la gestión de los residuos representa, e impulsada por criterios de responsabilidad social corporativa y por la imperiosa necesidad de hacer medioambientalmente sostenibles las actividades industriales y humanas.

Responsabilidad social y logística

Desde una perspectiva socialmente responsable, la logística no debe seguir analizándose exclusivamente en función de su participación en el PIB, sino de su incidencia en una economía real en la que no sólo se tienen en cuenta los flujos de energía y materiales sino también los límites físicos de los recursos naturales y de los residuos generados por las actividades humanas e industriales. La codicia en el uso de los recursos y la irresponsabilidad en la generación de residuos son los causantes del cambio climático al que se aboca la humanidad y de la amenaza a la biodiversidad del planeta que habitamos.

Tras la crisis económica internacional desatada en 2008, los logistas tienen nuevas oportunidades de poner a prueba su ingenio proactivo. De una parte, aportando iniciativas e innovaciones para conseguir que la actividad logística requiera menos recursos físicos, incluyendo infraestructuras, y energéticos. De otra, mediante aportaciones coherentes con un

³ Véase *Personalización masiva*, Blas Gómez Gómez, Marge Books, Barcelona, 2007.

escenario de decrecimiento económico y productivo que sea socialmente sostenible, donde previsiblemente han de trastocarse los conceptos relacionados con los ideales de crecimiento económico ilimitado y la economía de los países se recupere adoptando una trayectoria socioecológica diferente respecto a los flujos de materiales y energía.

El conocimiento logístico

A diferencia de lo sucedido en otras ramas del saber, el conocimiento logístico no experimentó a lo largo de los siglos un proceso de sistematización que facilitara su transmisión generacional, a excepción, quizá, de sus aplicaciones en el ámbito militar y en algunas áreas de la Administración pública, estamentos ambos ostensiblemente alejados de la sociedad civil.

La causa de ello puede hallarse en que la logística abarca procesos transversales, que afectan al conjunto de actividades productivas y comerciales, y que en cada época y sector se han resuelto tradicionalmente de manera particularizada.

Para encontrar las raíces del conocimiento logístico reciente debemos acercarnos a las profesiones relacionadas con el transporte de mercancías, en las que desde la antigüedad sus protagonistas se han enfrentado con exigencias similares, como la necesidad de estandarizar y modularizar las unidades de carga y de transporte o gestionar con eficiencia y eficacia los tráficos.

Por otro lado, los procesos de producción industrial masiva originaron en los siglos XIX y XX nuevas necesidades de abastecimiento, de gestión de los flujos de materiales y de distribución de los artículos fabricados, que generaron a su vez un conocimiento vinculado a la logística de los procesos productivos. De este modo, el conocimiento logístico reciente ha residido tradicionalmente en el ámbito de las escuelas técnicas y profesionales.

No fue hasta mediados del pasado siglo XX cuando las universidades y escuelas empresariales empezaron a considerar la teoría general de sistemas, a raíz de los trabajos del alemán Ludwig von Bertalanffy. La consideración de un sistema como «un conjunto de elementos interactuantes e interdependientes con un objetivo determinado» permitió imaginar

una organización compuesta por diversos subsistemas. Las conclusiones de Ilya Prigogine en las áreas de física y química y de Michael Porter en la administración de empresas, permitieron concebir a éstas como sistemas abiertos que intercambian información y energía con su entorno, un elemento que resulta influido por la propia organización y que, a su vez, influye en ella, donde el valor añadido o la ineficiencia de cada subsistema afecta a toda la cadena de valor.

La evolución de la demanda de servicios logísticos, maquinaria e infraestructuras generó a su vez la necesidad de capacitar profesionales, para los que fue necesario establecer procesos formativos de distinto nivel.

En España, las asociaciones de transportistas, primero, organizadas en la Confederación Española de Transporte de Mercancías (CETM) y, después, el Centro Español de Logística (CEL) y la Fundación ICIL, fundados en 1978 y 1980, respectivamente, fueron los que en primer lugar llevaron a cabo acciones formativas, de investigación y de normalización.

En América Latina se dio un proceso similar, aunque con unos años de distancia. En la década de 1990, surgieron numerosas asociaciones profesionales y empresariales vinculadas a la logística, que en la actualidad se organizan en torno a la Asociación Latinoamericana de Logística (ALL).

Finalmente, en esa época, la logística alcanzó como disciplina los claustros universitarios y los centros de enseñanza secundaria; y también entonces tuvieron lugar en España y América Latina las primeras grandes manifestaciones feriales y congresuales, foros de exposición e intercambio comercial y del conocimiento.

Con todo, se puede convenir que en esta primera década del siglo XXI, las necesidades de la demanda formativa y el acceso al conocimiento logístico se encuentran esencialmente cubiertas mediante la oferta de centros y organizaciones privados, con fórmulas de enseñanza presencial, en empresas y a través de internet.

El último eslabón de la cadena de transferencia del conocimiento logístico quizá se encuentre en que este precioso bagaje se incorpore como uno de los recursos de la gestión gubernamental de los países. Lamentablemente, los gobiernos de los países industrializados, los que actúan como referentes en los modelos de gestión, no han incorporado hasta ahora entre sus entes un Ministerio de Logística, con lo que se sitúan muy por detrás de los criterios que desde hace décadas se aplican en la gestión de

organizaciones. No cabe duda que una nueva visión de la gestión de un país desde una perspectiva logística redundaría en mayores niveles de eficiencia y eficacia para el conjunto de sus actividades y sus recursos.

El vocabulario logístico

En el proceso de normalización del conocimiento logístico se ha evidenciado la escasez de una literatura técnica escrita en castellano por autores conocedores de los usos, las costumbres y la idiosincrasia de los países latinos, lo que ha entorpecido sin duda la localización de la información necesaria para el desarrollo de las actividades logísticas.

Esta escasez de referentes editoriales en castellano ha facilitado la invasión de términos anglosajones por medio del lenguaje hablado y de artículos en prensa especializada, publicación de estudios, ponencias, etc., lo que ha dificultado la configuración de una terminología profesional estandarizada, es decir, de un lenguaje común enraizado en una lengua que hablan más de 440 millones de personas, y que es idioma oficial en 21 países del mundo.

Lamentablemente, salvo personalísimos esfuerzos de algunos profesionales, no ha existido por parte de la Administración pública ni de las organizaciones sectoriales de los países de habla castellana la voluntad de normalizar las acepciones comunes a las actividades logísticas.

Si el idioma es el lubricante que facilita las relaciones económicas y sociales, estamos sin lugar a dudas ante un error cuyo coste se ha pagado y se sigue pagando con notables ineficiencias en la comunicación y en la gestión de la información entre los profesionales.

Con esta segunda edición del *DICCIONARIO DE LOGÍSTICA*, revisada y ampliada, esperamos contribuir humildemente a subsanar en parte una carencia, con la voluntad de corregir los errores que de seguro habremos cometido y ampliar en futuras ediciones los contenidos con nuevas acepciones y definiciones.

Esta edición del diccionario contiene alrededor de tres mil quinientas entradas, entre acepciones y siglas de uso común, con su traducción al inglés, y sinónimos que remiten a la acepción de uso más habitual y generalizado.

En el anexo, el lector hallará un «Vocabulario inglés-castellano», un índice de «Corporaciones y entidades» relacionadas con el sector logístico, con una amplia presencia de organismos y asociaciones del ámbito iberoamericano y sus correspondientes enlaces en internet, y algunas normas e informaciones que confiamos que también le resulten de interés y utilidad.

David Soler García

Editor

Diccionario de logística

David Soler

A

A; *A*.

Símbolo de amperio.

a bordo; *on board*.

Expresión utilizada para significar que una mercancía o un pasaje ya se encuentran ubicados en el vehículo o embarcación.

a flote; *a float*.

Expresión empleada para indicar la cantidad de mercancía embarcada y en ruta hacia un destino determinado.

a prueba de error; *mistake-proof*.

Técnica de prevención de errores en actividades de fabricación o preparación de maquinaria que puedan ocasionar defectos en la producción. Detiene automáticamente el proceso de producción si se origina un error y facilita que las maniobras de la maquinaria pueda llevarlas a cabo personal con formación básica. En japonés, se conoce como *poka-yoke*, «a toda prueba».

abalizamiento; *beaconage / maritime beaconage*.

Conjunto de señales dispuestas para indicar posibles peligros para la navegación, el tránsito terrestre o el aterrizaje de aeronaves y marcar el camino que se debe seguir.

abanderamiento; *registry*.

Matriculación o registro de una embarcación o aeronave debajo de la bandera de un Estado.

abandono de mercancías; *abandonment of goods*.

Referido al acto por el que las mercancías extranjeras que no son oportunamente desaduadas pasan a ser propiedad de la Administración pública por abandono de las mismas.

abastecimiento directo; *direct supply*.

Canal de distribución entre el productor y el consumidor final caracterizado por la ausencia de intermediarios, en el que el productor asume las funciones de distribuidor de sus propios productos.

ABC; *ABC*.

1. Véase **clasificación ABC**.
2. Siglas de *activity based costing*, o gestión basada en el coste de las actividades.

abordaje; *collision*.

Choque o colisión de una embarcación con otra, deliberada o fortuitamente.

abrasivo; *abrasive*.

Producto utilizado para desgastar o pulir por fricción.

abrigo; *harbour*.

Lugar en el que una embarcación puede permanecer en refugio y protegerse de las inclemencias atmosféricas.

abrir aquí; *open here*.

Marca estampada en un embalaje mediante la que se indica el lugar por el que debe abrirse una unidad de carga.

ABS; *ABS*.

Siglas de la expresión en inglés *anti-lock braking system*, referidas a un sistema de frenado que regula la fuerza de frenada de un vehículo en función de su masa, la velocidad, el pavimento y otros elementos.

acarrear; *carry (to)*.

Transportar mercancías por cualquier medio de un lugar a otro.

accesibilidad; *accessibility*.

1. Capacidad de un modo de transporte o de un vehículo para llegar a un determinado lugar y prestar un servicio entre el origen y el destino.
2. Capacidad de las personas para llegar a los lugares de residencia, trabajo, formación, asistencia sanitaria, interés social, prestación de servicios u ocio, tomando en consideración la calidad y disponibilidad de las infraestructuras, las redes de movilidad y los servicios de transporte público.
3. Calidad de accesible de un determinado lugar, de manera que reúne mejores o peores condiciones y facilidades para llegar a él. Es una variable medible en la planificación de las infraestructuras de transporte.

4. Facilidad para acceder a una determinada mercancía almacenada.

accidente; *accident*.

Acción imprevista, fortuita, súbita, violenta y externa, que produce un daño físico o material sobre un bien o una persona.

accidente de tráfico; *traffic accident*.

Accidente en que se ve involucrado al menos un vehículo, que tiene lugar en la vía pública (urbana, interurbana, rural, etc.), susceptible de originar víctimas y daños materiales.

aceite detergente; *detergent oil*.

Aceite lubricante de motor que incorpora aditivos que permiten mantener en suspensión las partículas de suciedad, impidiendo que se acumulen en el interior del motor.

aceite lubricante; *lubricating oil*.

Producto que, dispuesto entre dos superficies en contacto, facilita el deslizamiento lineal o rotativo entre ambas.

aceite multigrado; *multigrade oil*.

Tipo de aceite lubricante del motor que ofrece mayor resistencia a los cambios de temperatura, de modo que su grado de viscosidad se mantiene estable, sin espesar en exceso con el frío ni licuarse con el calor.

aceleración; *acceleration*.

Variación de la velocidad en una unidad de tiempo.

aceleración rápida; *fast acceleration*.

Respuesta inmediata del motor cuando se acciona el pedal del acelerador de un vehículo.

acelerador; *accelerator*.

Dispositivo mecánico que se puede accionar para aumentar la velocidad de un vehículo de motor.

aceptación del pedido; *order acceptance*.

Confirmación de una orden de pedido relativa a una venta o a una compra.

acero; *steel*.

Aleación de hierro y carbono, fundidos a una temperatura de entre 1.200 y 1.700 °C, y de otros metales como azufre, fósforo, silíceo, etc. Según la proporción de estos elementos y de su tratamiento, adquiere especial elasticidad, dureza o resistencia, que junto a la estabilidad térmica, hermeticidad, calidad magnética e integridad química, lo hacen idóneo para envases que han de soportar altas presiones, contener productos peligrosos o resistir la intemperie. Se utiliza en la construcción de contenedores para el transporte multimodal. De la aleación de acero, cromo y níquel se obtiene acero inoxidable, muy resistente a la corrosión. El acero no pierde calidad con reciclados sucesivos y su recuperación reduce el consumo de materias primas, especialmente el de agua, la generación de residuos y el consumo de energía.

acompañante; *passenger*.

Persona que ocupa cualquiera de las plazas de un vehículo diferente de la reservada al conductor.

acondicionamiento; *preparation*.

1. Preparación de una mercadería para un uso determinado, para atender las necesidades de un cliente o

para su transporte. Es la última actividad que se realiza, previa a su embalaje o en el local del cliente como disposición final.

2. Operación mediante la que una mercancía envasada, embalada o contenerizada se adecua para que se mantenga en óptimas condiciones.

acondicionar; *condition (to)*.

Véase **acondicionamiento**.

acopiar; *stockpile (to)*.

Juntar, reunir o acumular una mercancía en cantidad considerable.

acreditación; *accreditation*.

Proceso mediante el que una entidad acreditada por la Administración pública formaliza el reconocimiento de un «organismo de certificación» de la calidad, con independencia y capacidad técnica para realizar su actividad de acuerdo con las normativas internacionales sobre certificación en esta materia.

actividades de primera línea; *first line activities*.

Actividades logísticas aeroportuarias directamente relacionadas con los procesos de intercambio tierra-aire. En la primera línea se ubican las instalaciones de los operadores de *handling* de carga y *autohandling*, con acceso a «lado tierra» para las transferencias de mercancías entre el operador de *handling* y los importadores, exportadores u operadores de transporte terrestre; y «lado aire» para las transferencias de mercancías entre el operador de *handling* de carga y el de *handling* de rampa.

actividades de segunda línea; *second line activities.*

Actividades logísticas aeroportuarias estrictamente necesarias para el intercambio modal: servicios logísticos, servicios generales, servicios aduaneros, inspección en frontera, transitarios, etcétera.

actividades de tercera línea; *third line activities.*

Actividades logísticas relacionadas con el aeropuerto y la carga aérea: industria, centros de distribución, centros de almacenaje, etc.

actividades secundarias de producción; *secondary production activities.*

Conjunto de operaciones que se llevan a cabo sobre los productos con el objeto de adaptarlos a los requerimientos del mercado: embalaje, reenvasado, etiquetado, ensamblado final y control de calidad.

Acuerdo ADN; *ADN Agreement on Transport of Dangerous Goods on Inland Waterways.*

Acuerdo sobre el Transporte Internacional de Mercancías Peligrosas por Vías Fluviales, suscrito el 25 de mayo de 2000 en una conferencia organizada por la Comisión Económica Europea y la Comisión Central para la Navegación del Rin. Sus principales objetivos son: aumentar la seguridad del transporte fluvial de mercancías peligrosas, proteger el medio ambiente previniendo la contaminación por accidentes, y facilitar las operaciones de transporte promoviendo el comercio internacional de productos químicos.

Acuerdo ATP; *ATP Agreement.*

Acuerdo sobre Transportes Internacionales de Mercancías Perecederas y sobre los vehículos especiales utilizados en estos transportes, formalizado en Ginebra (Suiza) el 1 de septiembre de 1970, y modificado el 30 de septiembre de 2000, en el seno de Naciones Unidas. Su Anexo I indica las características que deben poseer los vehículos para mantener la mercancía a una determinada temperatura y el modo de comprobar dichas variaciones con respecto al tiempo. El Anexo II regula las muestras y temperaturas de las mercancías perecederas y congeladas. Y, por último, el Anexo III, las condiciones de temperatura para transportar determinadas mercancías perecederas que no se recogen en el anexo anterior.

acuerdo de libre comercio; *free trade agreement.*

Convenio entre distintos Estados con la finalidad de facilitar mutuamente los intercambios de mercancías.

Acuerdo de Transporte Internacional Terrestre (ATIT); *ATIT Agreement (International Surface Transport Agreement).*

Acuerdo suscrito entre Argentina, Bolivia, Brasil, Chile, Paraguay, Perú y Uruguay, al amparo del Tratado de Montevideo de 1980. Su objeto es favorecer los servicios de transporte por carretera y ferroviario internacional, el acceso a los mercados, aspectos relacionados con los seguros, y otros de tipo operativo, administrativo, aduanero e inmigratorio.

acuerdo interlínea; *interline agreement.*

Contrato que suscriben dos o más transportistas aéreos para facilitar el intercambio de tráfico entre los mismos.

acuerdo regional; regional agreement.

Acuerdo en el que participan países pertenecientes a un área geográfica determinada.

acumulación; accumulate.

Combinar existencias homogéneas de productos o materiales en cantidades considerables.

acuse de recibo de pedido; order acknowledgement.

Véase **aceptación del pedido**.

ad valorem(AV); ad valorem (AV).

Locución latina que significa «según valor» o «con arreglo al valor», referido a un arancel; se trata de un porcentaje del valor atribuido a la carga.

adeudo; debit.

Cantidad económica que resulta de la liquidación de los tributos, los aranceles, los intereses o las multas, sobre los que existe obligación de pago.

admisión temporal; temporary admission.

Régimen aduanero que permite importar determinadas mercancías, con suspensión de los derechos y las tasas a la importación, con el propósito de ser reexportadas en un plazo de tiempo, ya sea en su estado original o tras experimentar transformaciones o reparaciones.

admítase; admittance note.

Documento que elabora el consignatario o responsable del transporte marítimo, que el transportista de la mercancía presenta a la terminal portuaria para su admisión, donde se

hace responsable del pago de la estancia. Una vez sellado por ésta, se une al DUA como justificante de que en el momento del despacho aduanero la mercancía se encuentra sobre el muelle de la terminal a disposición de la aduana.

admítase el contenedor vacío; empty container admittance pass.

Documento que el responsable de la gestión del contenedor expide a favor del transportista para que dicho equipamiento sea admitido por el depósito de contenedores.

admítase para embarco; ready to board.

Documento que se utiliza en sustitución de la nota de embarque. Existen diferentes tipos para tramitar los despachos de aduana, facilitar datos estadísticos al puerto, proporcionar al estibador los pesos y las dimensiones de la carga, y componer la lista de carga para el buque.

ADN; ADN (Agreement on Transport of Dangerous Goods on Inland Waterways).

Véase **Acuerdo ADN**.

adquisición; procurement.

Véase **compra**.

adquisición de empresas; acquisition of companies.

Compra, por parte de una persona jurídica, del paquete accionarial de control de otra sociedad, sin realizar la fusión de sus patrimonios.

ADR; ADR.

Véase **Convenio ADR**.

adrizar; *right itself (to)*.

Poner derecho o vertical lo que se encuentra inclinado en el interior de una embarcación.

ADSL; *ADSL*.

Siglas de *asimetric data subscriber line*, sistema de transmisión de datos que utiliza las líneas telefónicas convencionales.

ADT; *TDW (temporary deposit warehouse)*.

Siglas de almacén de depósito temporal.

aduanas; *customs*.

Organismo dependiente de la Administración del Estado que autoriza o deniega las exportaciones e importaciones, temporales o definitivas, y los tránsitos de mercancías. La aduana realiza el despacho de las mercancías de acuerdo con la documentación que presentan los agentes de aduana en el DUA (documento único administrativo). La aduana también recauda los aranceles y el IVA que afecte a las importaciones.

aduanas de destino; *entry customs*.

Sitio o lugar de un territorio aduanero utilizado para finalizar una operación de tránsito desde una aduana de salida.

aduanas de partida; *departure customs*.

Véase **aduanas de salida**.

aduanas de paso; *transit customs*.

Sitio o lugar de un territorio aduanero por el que circulan mercancías en tránsito, sin que haya finalizado la operativa aduanera.

aduanas de salida; *departure customs*.

Sitio o lugar de un territorio aduanero utilizado para el despacho de mercancías para la exportación.

aduanar; *clear through customs*.

Véase **despacho de aduanas**.

AEI; *AEI*.

Siglas de *automatic electronic information* o «identificación electrónica automática».

aerodeslizador; *hovercraft*.

Vehículo a motor que navega deslizándose sobre la superficie del agua sin tocarla, estableciendo un colchón de aire entre el agua y él.

aeródromo; *aerodrome / airdrome*.

Véase **aeropuerto**.

aeronave; *airplane*.

Véase **avión**.

aeropuerto; *airport*.

Área llana provista de pistas, instalaciones y servicios adecuados para la recepción y el despacho de aeronaves, pasajeros y carga del servicio de transporte aéreo regular y no regular, así como del transporte privado comercial y no comercial.

agencia de transporte; *transport agency*.

Operador de transporte nacional o internacional dedicado a la explotación de los medios de transporte necesarios para el tránsito de una carga, a la vez que realiza actividades de gestión, información, oferta y organización del transporte, y media con plena responsabilidad entre cargadores y consigna-

tarios, así como con los transportistas. Puede contar con medios propios o bien subcontratar los servicios al propietario directo del medio de transporte. Las agencias de transporte pueden prestar servicios de carga completa o fraccionada.

agencia de transporte de carga completa; *full load agency*.

Operador de transporte dedicado a la prestación de servicios de transporte de mercancías en condiciones de unidad completa o vehículo completo, dentro del territorio de un país. El servicio puede ser de un solo remitente a uno o varios destinatarios.

agencia de transporte de carga fraccionada; *break bulk agency*.

Operador de transporte dedicado a la prestación de servicios de transporte para cargas de carácter fragmentario, dentro del territorio de un país, que no ocupan una unidad completa o vehículo completo, sobre las que aparte de la función propia de traslado, desde la recepción de las mismas hasta su entrega al destinatario, es necesario llevar a cabo actividades logísticas previas o complementarias, como pueden ser la manipulación, el almacenamiento, la consolidación, la clasificación o el embalaje.

agente; *agent*.

Persona física o jurídica autorizada a actuar por cuenta y en representación de otra persona u organización.

agente aduanal; *customs agent*.

Denominación que en América Latina y el Caribe recibe el agente de aduanas.

agente consignatario de buques; *ship broker agent*.

Véase **consignatario**.

agente consolidador; *freight consolidator*.

Agente de carga aérea o agente IATA que comercializa el espacio que previamente ha reservado en la bodega del avión. Lleva a cabo la consolidación de cargas, agrupando en un mismo contenedor cargas de diferentes remitentes dirigidas a distintos destinatarios, que consigna a su agente desconsolidador en el aeropuerto de destino.

agente de aduanas; *customs agent*.

Persona física o jurídica que, por cuenta de terceros, lleva a cabo ante la aduana los trámites necesarios en el despacho de las mercancías que se exportan o importan. El servicio de agente de aduanas es uno de los que puede prestar una empresa transitaria.

agente de carga aérea; *air freight forwarder*.

Cuando una empresa transitaria ejerce su actividad en el ámbito del transporte aéreo se denomina «agente de carga aérea». Comercializa las bodegas de las líneas aéreas, constituyendo el sistema de distribución de la carga aérea, y coordina la demanda de transporte aéreo con la oferta de las compañías. Si no está registrado y reconocido por la Asociación Internacional de Transporte Aéreo (IATA), no puede emitir contratos de transporte aéreo internacional ni efectuar el cobro de los fletes.

agente de carga internacional; *freight forwarder*.

Véase **transitario/a**.

agente de seguros; *insurance broker*.

Persona física o jurídica cuya actividad consiste en asesorar a los asegurados o a potenciales asegurados en la contratación de seguros.

agente desconsolidador; *deconsolidator*.

Operador que separa en partes individuales las diferentes mercancías que componen una carga consolidada.

agente general de ventas; *general sales agent (GSA)*.

Persona física o jurídica en la que ha sido delegada la representación comercial de una compañía aérea, con fines de ventas de transporte de mercancías o pasajes, para un ámbito geográfico determinado y que recibe una remuneración por dichos servicios.

agente *handling*; *handling agent*.

El transporte aéreo de carga requiere la intervención del agente *handling*, que recibe la carga en el aeropuerto y la prepara para su posterior embarque y vuelo. Se distingue entre agente *handling* de terminal y de rampa; el primero se encarga de la recepción y preparación de la mercancía y el segundo, del transporte al avión y del embarque.

agente IATA; *IATA agent*.

Agente de carga aérea autorizado para actuar en nombre de las líneas aéreas adscritas a la Asociación Internacional de Transporte Aéreo (IATA), emitir contratos de transporte aéreo internacional, cobrar fletes, coordinar la carga y descarga de aeronaves y efectuar los trámites oportunos ante las autoridades aeroportuarias y aduaneras. Para

ser agente IATA, la empresa titular debe tener la solvencia técnica (dos personas con la capacitación profesional IATA) y económica (depósito de una cantidad económica en la sede central de IATA en Ginebra o Montreal) suficientes para responder adecuadamente a las demandas de los cargadores. Los documentos IATA, que tienen carácter oficial, incluyen una responsabilidad civil profesional de la que tiene que hacerse cargo el emisor. La IATA permite a sus agentes realizar operaciones entre todas las compañías adscritas, lo que supone actuar como cámara de compensación para el cargo y abono entre empresas por intercambio de operaciones.

Las agencias de viaje son agentes IATA y esto les permite emitir los documentos de contrato de transporte.

agente marítimo; *maritime agent*.

Agente intermediario que opera entre el cargador y el naviero, mediando entre ambos para conseguir el cierre de contratos, a cambio de una comisión por su trabajo.

agente transitario; *forwarding agent*.

Véase **transitario/a**.

agilidad; *agility*.

Capacidad de acceder rápidamente a un producto y moverlo entre diversos puntos.

A-GPS; *A-GPS*.

Sistema de telecomunicación que incorpora un dispositivo GPS (sistema de posicionamiento global) que sincroniza la comunicación entre antenas para la localización de un objeto en movimiento.

agravación del riesgo; *aggravation of risk*.

Modificación del contrato de seguro, debido a que el aumento de la posibilidad de ocurrencia o peligrosidad de un evento afecta a un determinado riesgo. El contratante o el asegurado deben comunicar al asegurador todas las circunstancias que agraven el riesgo durante la vigencia del contrato.

agrupación de cargas; *groupage*.

Véase **grupaje**.

agrupador; *consolidator*.

Véase **grupajista**.

aguas contaminadas; *polluted water*.

Aguas que no cumplen las condiciones de vertido que establece la legislación y, en general, las que hayan estado en contacto con productos potencialmente nocivos, las de limpieza de recipientes, cisternas, depósitos, etc., así como las aguas de lluvia y de protección contra incendios que hayan entrado en contacto con elementos contaminantes.

aguas interiores; *inland waterways*.

Conjunto de ríos, lagos y canales que pueden ser utilizados como vías navegables o hidrovías para el transporte de mercancías y pasajeros.

aguas territoriales; *territorial waters*.

Área del mar limítrofe a la costa de un Estado sobre la que éste, de acuerdo con el derecho internacional, tiene plena jurisdicción y soberanía, puede regular el tráfico marítimo y explotar sus recursos naturales. El ancho de las aguas territoriales puede ser de 12 o 200 millas náuticas, según el lugar de que se trate.

AGV; *AGV*.

Siglas de *automated guided vehicle* o «vehículo de guiado automático». Se refiere a un vehículo guiado automáticamente mediante sistemas de filoguiado, ferroguiado, optoguiado o radio-láser.

AJD; *documented legal acts*.

Siglas del **impuesto sobre actos jurídicos documentados**.

ajuste; *smoothing*.

Expresión del factor de alisado exponencial cuando se utiliza en términos de proyección de datos históricos sobre la base de series cronológicas.

ajuste por compensación de cambio; *currency adjustment factor (CAF)*.

Ajuste que aplican las compañías de transporte sobre el flete, según el día en el que se produce la carga, por diferencias de cambio de divisas, en sentido positivo o negativo.

AKO; *SKO (seat-kilometre offered)*.

Siglas de **asientos-kilómetros ofertados**.

al portador; *bearer*.

Dícese del documento que designa como titular del mismo a su tenedor legítimo.

ala; *wing*.

Cada uno de los elementos aerodinámicos que a ambos lados del avión se encastran en el fuselaje, presentan al aire una superficie plana y confieren sustentación al aparato en el vuelo.

alabeo; *warping*.

Comba de una hoja de cartón corrugado, una plancha de madera o un objeto de plástico.

alambre; *wire*.

Varilla metálica con un grueso inferior a 7 mm de diámetro.

albarán de carga; *consignment note*.

Véase carta de porte.

albarán de entrega; *delivery note*.

Documento administrativo emitido por el expedidor que acompaña a la mercancía cuando se entrega a un cliente, y que acredita su recepción por parte de este último. Contiene datos del remitente y del destinatario, así como la descripción de la mercancía.

alerón; *aileron*.

Dispositivo de las alas de una aeronave, que se acciona sólo en vuelo y con el que se efectúan los giros laterales.

alfa; *alpha*.

Primera letra del alfabeto griego. Habitualmente, se utiliza para representar la constante de alisado en el alisado exponencial.

alfanumérico; *alphanumeric*.

Datos configurados mediante caracteres alfabéticos (letras), números y signos de puntuación, u otro tipo de caracteres.

algoritmo; *algorithm*.

Conjunto de reglas predefinidas que se utilizan para resolver un problema mediante una determinada cantidad de pasos.

alimentos frescos; *fresh produce*.

Productos que se distribuyen y comercializan a granel, sueltos o empaquetados, en su estado natural o tras recibir

algún tipo de preparación, como las frutas y verduras, las carnes, los lácteos, la panadería y los pescados y mariscos. No incluyen los productos congelados.

alisado; *smoothed*.

Operación de promediar datos mediante un proceso matemático o por ajuste de curvas.

alisado armónico; *harmonic smoothing*.

Sistema de previsión de series temporales, basado en el alisado exponencial, que se utiliza cuando existe un componente estacional y otro aleatorio de variancia relativamente grande. El factor estacional se expresa en función de armónicos, mediante series de Fourier.

alisado exponencial; *exponential smoothing*.

Técnica de previsión de medias móviles ponderadas, donde las observaciones anteriores se ponderan geométricamente en función de su antigüedad, otorgando mayor significación a los datos más recientes.

Esta técnica utiliza una constante de alisado que se aplica a la diferencia entre la previsión más reciente y los datos esenciales de ventas.

El alisado exponencial es válido para datos que no muestren tendencia o patrones estacionales. En caso contrario, pueden utilizarse modelos de alisado exponencial de nivel más alto.

alisado exponencial dinámico; *adaptive smoothing*.

Técnica de predicción de series temporales, basada en el alisado exponencial,

donde el valor de alfa no es constante y se adecua de manera automática en caso de que se hayan cometido errores de previsión.

aljibe; *water tank / tanker.*

Depósito destinado a la conservación o al transporte de un líquido.

almacén; *warehouse.*

Espacio físico en el que se albergan y custodian los materiales y productos, bien sean materias primas, semielaborados, o terminados y preparados para su distribución, y que permite su clasificación, manipulación y control.

Un almacén debe disponer de zonas diferenciadas para:

- Carga de vehículos.
- Recepción de mercancías.
- Almacenaje.
- Preparación de pedidos.
- Expedición.

El almacén puede ser utilizado para la venta al mayor, bien mediante sistemas de mostradores, autoservicio o como centro distribuidor para el detallista. También puede utilizarse como establecimiento de venta al por menor.

almacén aduanero; *customs warehouse.*

Espacio físico destinado a almacén de mercancías, abierto o cerrado, cuya finalidad es la colocación temporal de las mismas en tanto se realice su despacho.

almacén al aire libre; *open-air warehouse.*

Espacio físico destinado a almacén de mercancías delimitado por cercas o señalizado por algún sistema de identifi-

cación, carente de edificaciones, en el que generalmente se almacenan mercancías que no precisan de protección contra los agentes atmosféricos.

almacén automático; *automated warehouse.*

Almacén de alta densidad donde los elementos de manutención son programables y actúan completamente automatizados, tanto en los movimientos de entrada como de salida de las estanterías.

almacén autoportante; *self-supporting warehouse.*

Almacén cuya estructura constructiva está constituida por las propias estanterías, de modo que la estructura de almacenaje y la del edificio se integran formando un solo elemento.

almacén caótico; *random location warehouse.*

Almacén donde la ubicación de las mercancías se lleva a cabo mediante el método de hueco libre, también denominado método de hueco caótico.

almacén central; *central warehouse.*

Almacén en el que se depositan las existencias con las que se abastecerá a una red de distribución o unos puntos de consumo final, generalmente sin necesidad de ninguna transformación posterior: cadena propia de comercios detallistas, establecimientos adheridos a una central de compras, franquicias, almacenes regionales, etc. Suele encontrarse próximo al centro de fabricación y está acondicionado para recibir y manipular unidades de carga superior (camiones completos, palés, etc.).

almacén compacto; *compact warehouse.*

Sistema de almacenamiento con ménsulas y carriles, de forma que la carretilla introduce el palé en calles de mayor o menor profundidad y en diversas alturas.

almacén convencional; *conventional warehouse.*

1. Sistema de almacenamiento con huecos independientes de estiba y pasillos entre cada lineal.
2. Almacén de altura no superior a 7 m, equipado con estanterías para palés, como las de tipo *drive-in*, *drive-throught* o dinámicas, y medios mecánicos para manipular y almacenar las mercancías, como carretillas contrapesadas convencionales o de mástil retráctil.

almacén cubierto; *covered warehouse.*

Área de almacenamiento edificada con algún sistema constructivo, obra en ladrillo, piedra natural o artificial, prefabricado de hormigón, panelado metálico, etc., destinada a proteger las mercancías. Puede ser de tipo convencional, autoportante o automatizado.

almacén de alta densidad; *high density warehouse.*

Almacén en el que con una accesibilidad del 100 % la relación capacidad/volumen supera el 50 %. Puede elevarse hasta los 30 m, con reducidos pasillos de maniobra y circulación entre las estanterías, que suelen ser autoportantes si el almacén supera los 10 m de altura.

almacén de delegación; *depot.*

Unidad de almacenamiento más simple en los niveles de una red de distribución física.

almacén de depósito temporal (ADT); *temporary deposit warehouse (TDW).*

Almacén autorizado por la aduana, durante un período limitado de tiempo, para el depósito temporal de mercancías pendientes de despacho y de concesión de un destino aduanero.

almacén de distribución; *field warehouse.*

Véase **almacén central**.

almacén de materias primas; *raw materials warehouse.*

Almacén destinado a contener materiales, suministros, envases, etc., que tienen que utilizarse en un proceso de producción. Suele situarse en el interior del área de producción y puede ser cubierto o al aire libre.

almacén de productos intermedios; *intermediate goods store.*

Almacén que acostumbra a ubicarse en el interior de una planta de producción con el fin de reducir los tiempos de espera entre las fases de fabricación de un producto.

almacén de productos terminados; *finished product warehouse.*

Almacén cubierto o al aire libre destinado a albergar productos terminados. Cumple una función reguladora entre las diferentes fases y los requerimientos de las actividades industriales.

almacén de servicio; *service warehouse.*

Almacén integrado en industrias de transformación destinado a albergar materiales de cualquier naturaleza y especie: materias primas, productos semielaborados, productos acabados, etc.

almacén de tránsito; *transit warehouse*.

Almacén que por su ubicación y sus características cumple la función de dar soporte a una red de distribución principal. Habitualmente, no dispone de área para la preparación de pedidos, ni de estanterías y opera con un alto índice de rotación de productos, realizándose las recepciones y las expediciones en forma de palés completos hacia otros almacenes o puntos de venta a los que da soporte.

almacén en planta; *store on work floor*.

Lugar de almacenaje ubicado en la planta de trabajo, donde las unidades se almacenan mediante algún sistema que permita un rápido acceso y se reponen una vez consumidas.

almacén general de depósito; *general deposit warehouse*.

Almacén dedicado a recibir y custodiar productos ajenos por un precio que se establece en función del valor de la mercancía que se debe almacenar, del tiempo de almacenamiento, del espacio que se ocupe, etc. El almacenista emite un resguardo de depósito que permite vender o pignorar la mercancía sin necesidad de trasladarla físicamente.

almacén logístico; *logistics warehouse*.

Almacén necesario para el desarrollo del proceso logístico de una actividad industrial o comercial, aunque no se utiliza como depósito para el aprovisionamiento de una industria ni genera por sí mismo un beneficio económico.

almacén multiuso; *public warehouse*.

Almacén que se alquila a terceros por espacios independientes o agregados y

por un tiempo determinado, y que presta adicionalmente servicios de mantenimiento u otras prestaciones logísticas especializadas.

almacén regional; *district depot*.

Almacén abastecido desde un centro de producción o un almacén central, destinado a servir de depósito de las mercancías que se tienen que distribuir a los clientes mayoristas o detallistas de una determinada área de influencia, generalmente delimitada por la ruta de un vehículo de distribución durante una jornada. Este tipo de almacenes cuenta con un área especialmente acondicionada para la preparación de pedidos.

almacén regulador; *central warehouse*.

Véase **almacén central**.

almacenaje; *storage*.

Véase **almacenamiento**.

almacenamiento; *storage*.

1. Ejecución de los movimientos de entrada o salida de una mercancía en un almacén, donde se incluyen las operaciones de traslado de la misma a o desde su lugar de destino, descarga o colocación y carga o extracción de su ubicación y la de gestión de la información inherente a su movimiento.
2. Conjunto de mercancías almacenadas.
3. Dispositivo, método o sistema para guardar una información.
4. *Informática*. Acción de guardar o registrar en la memoria de un sistema la información que posteriormente tiene que utilizarse.