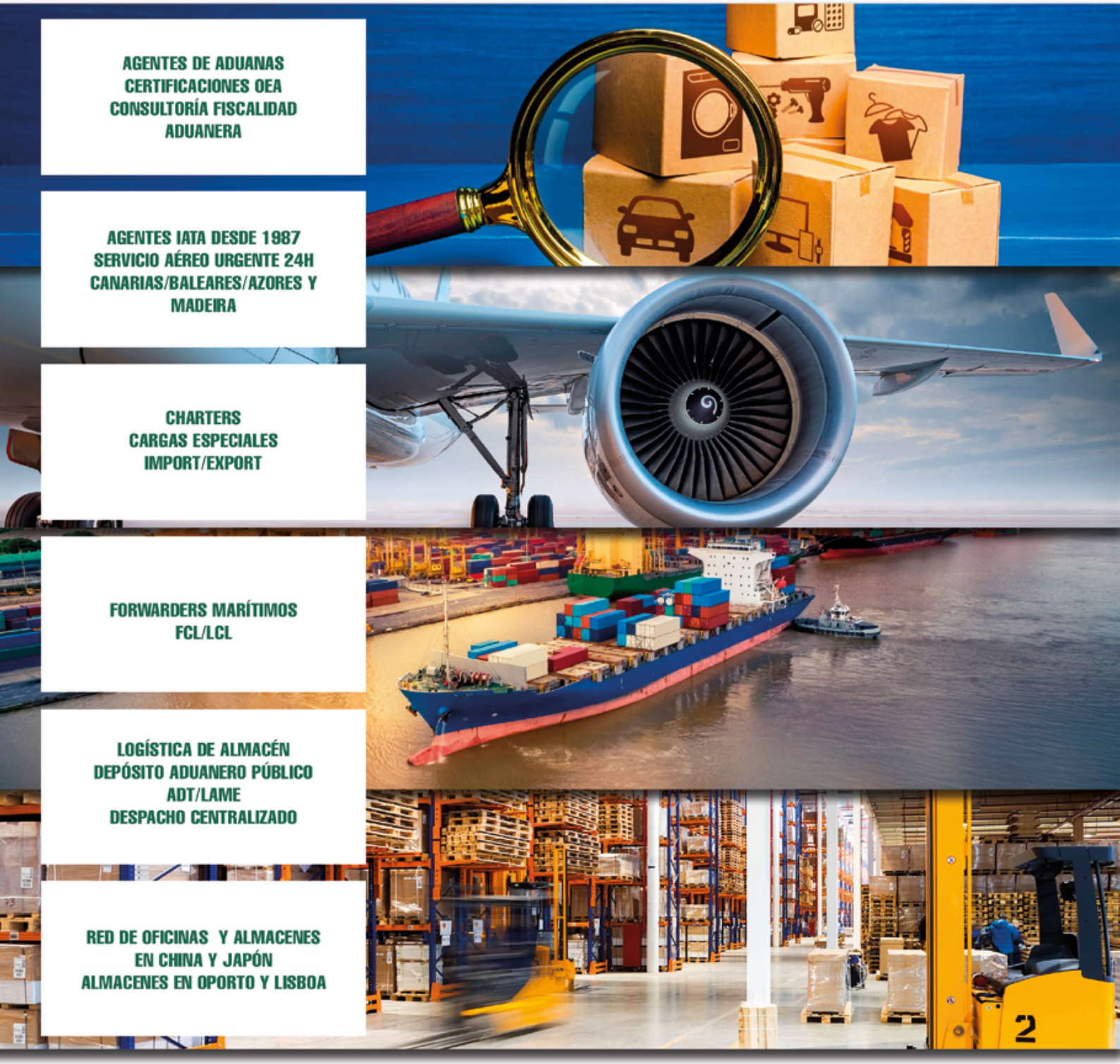
Diario del Puerto
PUBLICACIONES
2022

TRANSITARIOS



AGENTES DE ADUANAS
CERTIFICACIONES OEA
CONSULTORÍA FISCALIDAD
ADUANERA

AGENTES IATA DESDE 1987
SERVICIO AÉREO URGENTE 24H
CANARIAS/BALEARES/AZORES Y
MADEIRA

CHARTERS
CARGAS ESPECIALES
IMPORT/EXPORT

FORWARDERS MARÍTIMOS
FCL/LCL

LOGÍSTICA DE ALMACÉN
DEPÓSITO ADUANERO PÚBLICO
ADT/LAME
DESPACHO CENTRALIZADO

RED DE OFICINAS Y ALMACENES
EN CHINA Y JAPÓN
ALMACENES EN OPORTO Y LISBOA

AGENTES IATA
ADT-LAME-D.A.P
REPRESENTANTES ADUANEROS
FORWARDERS MARÍTIMOS

C/ Ingeniero Torres Quevedo, 36 - 28022 Madrid
T. +34 917 480 890 - F. +34 913 295 706
info@abqsa.com - www.abqsa.com

AEO IATA

ÍNDICE

4 Solucionadores de problemas

LA VOZ DE LOS TRANSITARIOS

6 *Enric Ticó, presidente de FETEIA-OLTRA.* "Los transitarios somos solucionadores de problemas y así lo reivindicamos"

12 Transitarios a las aulas

NEGOCIO MARÍTIMO Y LOS TRANSITARIOS

16 El transitario: "El más fiel cliente de las navieras"

24 Logísticos: pieza clave en el crecimiento del comercio exterior de las pymes

LA ADMINISTRACIÓN ADUANERA Y LOS TRANSITARIOS

28 La siempre necesaria colaboración público-privada

TRANSITARIO AÉREO

38 En busca de la competitividad

43 Terminales handling, todavía con retrasos

45 PCF: una petición histórica

48 CCS, hecho. Y ahora, ¿qué?

50 Se buscan instalaciones de primer nivel

TRANSITARIOS SELECCIÓN

Diario del Puerto
PUBLICACIONES

DIRECTORA DE DIARIO DEL PUERTO PUBLICACIONES
Loli Dolz
CONTENIDOS DE LA PUBLICACIÓN
Bárbara Cordero, Leila Escrihuela, Loli Dolz, Jaime Pinedo, Raúl Tárrega y Alba Tejera.
DISEÑO DE PORTADA
Taller de Ideas y Comunicación - Raúl Molina
DISEÑO Y MAQUETACIÓN
Ximo Lacámara

REDACCIÓN DIARIO DEL PUERTO
Leila Escrihuela, Alba Tejera, Jaime Pinedo, Miguel Jiménez, Bárbara Cordero, Loli Dolz, Raúl Tárrega
DIRECTORA COMERCIAL
Eva Monrós
SECRETARÍA COMERCIAL
Bárbara Manzanera
DEPARTAMENTO COMERCIAL
Mavi Guirao, Juan Manuel Barba, Juan Carlos Sarmentero
ADMINISTRACIÓN
Lola García
CONTROL DE DISTRIBUCIÓN
Enrique Cervera, Antonio Leal, Rafael Sancho, Diego Valcárcel

Servicio de Atención al Socio Suscriptor:
sas@grupodiario.com

Es un producto de
Grupo Diario
DIRECTOR GENERAL
Paco Prado

DISEÑO:
taller de IDEAS y COMUNICACIÓN
FOTOGRAFÍA ARTÍSTICA Y AÉREA
Taller de Ideas y Comunicación, S.L.
DIRECCIÓN
Rocío Álvarez
EVENTOS Y COMUNICACIÓN EMPRESARIAL
Raquel Rocafull
DISEÑO
Raúl Molina

EDITA:
Grupo Diario Editorial
DIRECTOR GENERAL
Fernando Vitoria
DIRECTORA GENERAL EDITORIAL
Magda Tatay
DIRECTOR DE DIARIO DEL PUERTO
Miguel Jiménez
DIRECTORA DE DIARIO DEL PUERTO PUBLICACIONES
Loli Dolz

IMPRIME:
Grupo Diario Imprenta
DIRECCIÓN ARTES GRÁFICAS
Héctor Das
PREIMPRESIÓN
José Antonio Sánchez, José Carlos García
IMPRESIÓN
Luis Mateo, Fermín Leal

Ronda del Port, 519, Edificio TERSACO, 2ª pl., Oficina 213
08039 Puerto de Barcelona
Tel. 93 289 67 07 - **barcelona@grupodiario.com**

Colón de Larreategui, 26, 4º A
48009 Bilbao
Tel. 94 425 72 48 - **bilbao@grupodiario.com**

Calle Vargas, 7, local 10
28003 Madrid
Tel. 91 536 21 17 - **madrid@grupodiario.com**

Calderers, 40, Pol. Ind. Camí de La Mar
46120 Alboraya - Valencia
Tel. 96 330 18 32 - **redaccion@grupodiario.com**

Queda prohibida la reproducción total o parcial del contenido de esta publicación, su tratamiento informático o su transmisión por cualquier medio, ya sea electrónico, mecánico, por fotocopia u otros métodos, sin permiso previo y por escrito de la empresa editora. La empresa editora no comparte necesariamente las opiniones recogidas en los artículos y entrevistas firmados.

DEPÓSITO LEGAL: V-3307-2021

SOLUCIONADORES DE PROBLEMAS

LOLI DOLZ
Directora de Diario del Puerto Publicaciones

La cadena logística española no sería hoy lo que es, sin el papel desarrollado por los transitarios durante las últimas décadas. Convertidos en los aliados necesarios del comercio exterior, los transitarios aportan soluciones de calidad, ágiles y flexibles que han demostrado su resiliencia en los momentos más complejos de los últimos años, con una pandemia mundial y una guerra de por medio. Por ello, los transitarios exigen un mayor reconocimiento público y jurídico de su labor como coordinadores de transporte internacional, especialmente en el sector marítimo.

Sus representantes recuerdan que, históricamente, el papel del transitario se asociaba al del intermediario, pero que hoy en día ya no es así. En la actualidad, el transitario analiza el mejor modo de transportar una mercancía, valora las ventajas y los inconvenientes (tras estudiar qué tipo de producto se pretende transportar y cuáles son sus exigencias) y determina que ruta será la más eficiente para, posteriormente, recomendarla al cliente. "Somos solucionadores de problemas y así lo reivindicamos. Cuantos más problemas deben afrontar las empresas importadoras y exportadoras, mayor necesidad tienen de recurrir a un transitario. Por tanto, nuestro reto pasa por seguir velando por impulsar la cadena logística, conocer mejor la aduana y poder realizar las operaciones de import/export de manera eficiente y segura", subrayan los transitarios.

Además, los retos a los que se enfrenta el colectivo no son poca cosa. A los precios del transporte y la búsqueda de la sostenibilidad ambiental de la actividad se han sumado asuntos como: la falta de equipo, la aplicación del Reglamento de los Consorcios Marítimos, la intrusión de transitarios que no están legalmente autorizados para ejercer esta función, la falta de relevo generacional, la integración vertical de la cadena logística, las incertidumbres geopolíticas y un escaso reconocimiento jurídico de su labor por falta de definición legal de la figura.

Otros de los asuntos que también ocupan la mente de los transitarios son la digitalización (ya que el sector logístico en general está sumergido en una transformación digital y tecnológica que va más allá de la automatización) y la incertidumbre de una economía disruptiva y en permanente cambio que afecta a la demanda de bienes y servicios y a la propia planificación de recursos. En este escenario, la experiencia de los agentes es fundamental. De hecho, cada vez más, los transitarios aportan unos servicios a medida, pensados y diseñados para atender a las necesidades de los cargadores.

Para conocer mejor hacia dónde se encamina esta profesión tan determinante para la cadena de suministro, Diario del Puerto Publicaciones lanza una nueva edición de su libro Transitarios. En él se recogen las voces de los operadores, sus inquietudes y reclamaciones, sus logros y previsiones, con el objetivo de poner en valor su actividad. El monográfico también cuenta con un apartado especial: Transitarios selección.

Disfruten de la lectura.

Assekuransa
CORREDURÍA DE SEGUROS

LA SOLUCIÓN PARA ESTAR BIEN ASEGURADOS

www.assekuransa.es +34 9 1060 2268

ENRIC TICÓ
presidente de FETEIA-OLTRA

"LOS TRANSITARIOS SOMOS SOLUCIONADORES DE PROBLEMAS Y ASÍ LO REIVINDICAMOS"

> Nuestro reto pasa por seguir velando por impulsar la cadena logística, conocer mejor la aduana y poder realizar las operaciones de import/export de manera eficiente y segura
>
> *Enric Ticó*
> *Presidente de FETEIA-OLTRA*

ALBA TEJERA

Los transitarios vienen reivindicando su labor como solucionadores de problemas y también como líderes de cambios. Para recoger la voz de los transitarios, sus inquietudes y reivindicaciones, Diario del Puerto Publicaciones entrevista a Enric Ticó, presidente de la FETEIA-OLTRA.

¿Cómo definiría el contexto que viven en estos momentos las empresas transitarias?

La situación en estos momentos está relativamente tranquila, teniendo en cuenta de dónde veníamos el primer semestre del año. El gran tema que nos ha preocupado los últimos meses es la situación creada por la aplicación del Reglamento de los Consorcios Marítimos, con un grado de tensión en nuestra comunidad elevado. Todos entendimos en su momento a que se debía el reglamento Consorcia, aprendimos cosas que nunca habíamos aprendido, pero el precio del transporte se disparó por muchos motivos, lo que provocó tensión con los clientes y, por otro lado, la gestión de los contenedores por parte de las navieras fue, para calificarlo con cierta indulgencia, poco ágil durante mucho tiempo.

¿Dónde reside el problema?

Si nos ponemos en la piel del otro, se entiende que está siendo un periodo muy duro para todos, que se acentúa con la incertidumbre de la guerra. Se entiende, incluso, que el servicio no sea el esperado. Pero el problema reside en que esto se ha producido en un contexto en el que, gracias a la normativa europea (el Reglamento Consortia), las navieras han aprovechado para crecer, comprar e intentar hacerse los dueños de toda la cadena logística. Este es un cóctel complicado y difícil de gestionar, y que repercutirá negativamente en el bolsillo de los consumidores.

¿Cuál es la posición de los transitarios entonces?

En FETEIA-OLTRA, en el marco de CLECAT, hemos sido muy activos porque consideramos esta situación una injusticia. No pensamos que una integración vertical sea la ideal para la cadena logística, dado que todo el circuito quedaría en unas pocas manos. Por ello, hemos liderado esta batalla. Un reto que veíamos muy complicado hace un año, del que hoy estamos esperanzados al haber conseguido ser escuchados en el Europarlamento.

¿Qué pasaría si no lo consiguen?

Cuando éramos jóvenes, vivíamos en el marco de la única empresa: Iberia, Campsa, etc. con todo lo que ello conlleva. Hemos luchado por la competencia, incluso sufriendo las consecuencias de este cambio de mentalidad. La cuestión es que, si no era bueno que todo estuviera en unas mismas manos antes, no lo es ahora tampoco. Y es menos concebible aún que sea la Unión Europea quien favorezca esta situación.

Dice que están esperanzados en que se solucione la situación…

Encontramos una vía directa: el diálogo con los grupos parlamentarios en Bruselas. Su respuesta fue muy positiva. Todo ello, se tradujo en preguntas parlamentarias trasladadas a

FETEIA-OLTRA muestra su total apoyo a las pymes.

"POR FIN ESTÁ HABIENDO RELEVO GENERACIONAL EN EL SECTOR"

¿Qué hay del relevo generacional en el sector?

Se está produciendo un marcado relevo generacional en nuestro sector. Tengamos en cuenta que estos últimos diez-quince años hemos afrontado una gravísima crisis económica, recientemente una disruptiva crisis sanitaria, y ahora una seria crisis energética. Estas crisis superpuestas han provocado un gran cansancio en el mundo empresarial y en las personas que han liderado brillantemente sus compañías. Es el momento del relevo.

¿Cuál es el perfil de los nuevos socios?

Las altas que estamos viendo son mayormente nuevas empresas de pequeño tamaño, de entre tres y cinco trabajadores, generalmente gente joven, especializados en comercios y mercados muy específicos. Y quizá sea este el modelo, quizá el futuro pasa por llenar contenedores juntos, ¿Por qué no? La pyme es y seguirá siendo un puntal económico.

la Comisión, que ponen sobre la mesa la problemática. Desde que se han producido estas preguntas, se está moviendo alguna cosa a escala europea, abriéndose la puerta a plantear la revisión que demandamos. Nuestra petición es muy clara: que se derogue esta norma que atenta contra la libre competencia.

¿Son optimistas, entonces?

Nuestra obligación es luchar y tenemos esperanza. Fue muy significativo el cambio de actitud del gobierno norteamericano y del presidente Joe Biden. Aunque es verdad que no hay navieras americanas potentes, eso no significa que no pueda suceder lo mismo en Europa, por difícil que parezca. También está ayudando el ligero descenso de los fletes, pues todo problema añadido aumenta la tensión existente.

¿Cuáles son las previsiones de cara a los próximos meses?

Tras un primer semestre muy duro, hemos visto que las previsiones de recuperación de principios de año no se cumplían como pensábamos, como consecuencia de la guerra y de la crisis general que los expertos vienen señalando desde hace meses. Dado que la economía y muy especialmente el dinero es cobarde, en cuanto aparece la palabra "peligro", se frenan muchas inversiones. El transitario no produce, sino que nuestro trabajo consiste en que lo que producen otras empresas se mueva; si hay más conflictos, desciende la producción, se producen más dificultades a la hora de organizar un tránsito y ello conlleva más trabajo para el transitario.

¿Es en épocas de crisis como la actual cuando se pone en valor la figura del transitario?

Así es. Históricamente el papel del transitario se asociaba al del intermediario, pero esto hoy ya no es así. Somos solucionadores de problemas y así lo reivindicamos. Cuantos más problemas deben afrontar las empresas importadoras y exportadoras, mayor necesidad tienen de recurrir a un transitario. Por tanto, nuestro reto pasa por seguir velando por impulsar la cadena logística, conocer mejor la aduana y poder realizar las operaciones de import/export de manera eficiente y segura.

> Las navieras han aprovechado para crecer, comprar e intentar hacerse los dueños de toda la cadena logística

¿Podríamos decir que está habiendo un cambio de tendencia en el sector?

Al menos en el ámbito asociativo sí. Ciertamente, detectamos dos tendencias. Por una parte, el relevo generacional, con gente joven, algunos de los cuales están tomando responsabilidad en sus empresas y buscando implicarse en el mundo asociativo. Además, ahora buena parte de la juventud valora de forma distinta el asociacionismo, a través del cual se establece un sistema de competencia colaborativa, imprescindible en el momento actual. En temas como la digitalización, el camino es la asociación.

¿Algún consejo para estas nuevas generaciones?

Especialización, previsión y unión. Debemos seguir apostando por los nichos de trabajo existentes, pero sobre todo en los que prevemos que pueden ir apareciendo en un futuro inmediato. Si alguien hubiera previsto que el incremento de costes de la energía provocaría la falta de cubitos de hielo en el supermercado y hubiera invertido en la fabricación de los típicos receptáculos para fabricarlos en el propio congelador, se hubiera hecho millonario.

Las altas que estamos viendo son mayormente nuevas empresas pequeñas, de entre tres y cinco trabajadores, generalmente jóvenes, especializados en comercios y mercados muy específicos

Y más ahora que vienen fechas señalas como el Black Friday o Navidad...

Tenemos esperanza en el 11 de noviembre y Navidad, pero todo parece indicar que se mantendrá la bajada de demanda, pues esta tendencia ya está siendo sostenida. No obstante, esto no está teniendo un efecto de mejora en la prestación de servicios, pues se mantienen los blank sailings y retrasos. Por tanto, seguiremos con una situación muy complicada. Por todo ello, en estos momentos, para un cargador o una empresa de impor/expor, prescindir de los servicios de los transitarios es un auténtico suicidio.

¿Qué pasa con el aéreo?

Las previsiones son de mantenimiento, con un diagrama plano y repuntes concretos. Si bien la evolución estaba siendo positiva y las expectativas eran de un crecimiento sostenido, parece que la guerra de Ucrania y el aumento de costes derivados de la subida de los precios del combustible y la energía, y también el impacto de los cierres en China, están suponiendo una caída de la actividad. No parece que los puntos vayan a solucionarse a corto plazo, por lo que pienso que la demanda no crecerá o incluso se verá reducida. Cabe decir que las aerolíneas reaccionaron muy rápido frente a la situación creada por la invasión de Ucrania, y reorganizaron rutas y circuitos inmediatamente.

Nuestra petición es muy clara: que se derogue la norma que atenta contra la libre competencia

FETEIA-OLTRA demanda a la Administración sea más receptiva a las peticiones de las asociaciones.

"HEMOS RESUELTO MUCHOS CONFLICTOS TRABAJANDO CON LA ADMINISTRACIÓN ADUANERA"

¿En qué estado de salud se encuentra la relación con la Aduana y el resto de las administraciones?

La Aduana es uno de los grandes problemas del transitario, en general. La prueba es que la comisión que impulsa más iniciativas en la Federación es la de Aduanas. Es por ello que, trabajando juntamente con la administración aduanera, hemos resuelto muchos conflictos, resultado de un diálogo fluido y una buena relación con dirección y subdirección. También es cierto que seguimos padeciendo problemas derivados del Brexit y del bloqueo en general que hay en Gran Bretaña, pero hay que reconocer que se ha trabajado muy bien por parte tanto de la Aduana como de la Embajada Británica en España. Precisamente, uno de los elementos que hacen muy necesaria la existencia de una Federación Empresarial es que desde ésta observamos la evolución del mercado internacional e intentamos encontrar soluciones antes de que se produzcan los problemas.

> Debemos seguir defendiendo temas como la Ventanilla Única Aduanera, el fomento de la intermodalidad o la digitalización

¿Qué demandas quedan pendientes?

Vamos bien, pero con temas fosilizados. Hay diversas cuestiones que, como Federación, hemos de seguir defendiendo: Ventanilla Única Aduanera, fomento de la intermodalidad o la digitalización, que suelen ir mucho más retrasados que los operadores. Como reflexión más general, demandamos que la Administración sea más receptiva a las peticiones de las asociaciones, puesto que buscamos el beneficio general del sector y, a veces, es muy difícil conseguir cualquier avance. Asimismo, pedimos que se apoyen más en nosotros para sacar adelante sus iniciativas. Vaya, jugamos en el mismo equipo, pero a veces se creen Messi.

"EL BLOCKCHAIN ES ABSOLUTAMENTE IMPRESCINDIBLE"

¿El futuro pasa por el blockchain?

Precisamente las conclusiones del congreso celebrado en Asturias en 2019 recogen que el blockchain es una realidad actual que supone un ahorro de burocracia y un aumento de la seguridad. Por tanto, cualquier empresa que quiera competir, debe trabajar en una cadena de confianza, que es la base del blockchain.

De ahí, el desarrollo de Usyncro. ¿Cuál ha sido su acogida?

Desde la comisión de tecnología de FETEIA-OLTRA desarrollamos, junto a Usyncro, un blockchain diseñado para la actividad de los transitarios, desde el conocimiento de su labor específica como impulsores y garantes de la cadena de suministro. También es cierto que, a pesar de la necesidad detectada en cuanto a su uso, el ritmo de implementación de esta herramienta está siendo más lento del que esperábamos y es por ello que, en el Congreso de Algeciras, seguiremos planteado su necesidad.

Con todo, ¿qué nota le pone al transitario en esta asignatura?

Un 3. La herramienta en sí es de 10, pero el uso que se está haciendo de ella apenas alcanza el 5%. No estamos sacando todo el partido que podríamos obtener de dicha herramienta y es una lástima.

"EL TRANSITARIO DEL FUTURO DEBE SER DIGITAL, TRANSPARENTE Y GLOBAL"

¿Es suficiente la oferta formativa existente en estos momentos entorno a la actividad del transitario?

Sí. En estos momentos, la formación disponible para los transitarios es la adecuada. De hecho, una de las características positivas de la crisis sanitaria ha sido el desarrollo de los cursos de formación online, que permiten el acceso a un mayor número de empresas pequeñas y medianas en todo tipo de entornos.

Por otra parte, cabe poner en valor toda la oferta de formación profesional existente, aunque seguimos cojeando en el aspecto de la formación dual. Quiero poner en valor la oferta que las distintas ATEIAs están realizando, hasta el punto que este año desde FETEIA hemos renunciado a las ayudas del Ministerio de Fomento. Hoy por hoy no nos hacen falta, especialmente por el exceso de burocracia que llevan emparejados.

¿Cómo debe ser el transitario del futuro?

En tres palabras: digital, transparente y global. El transitario del futuro deberá de ser digital, lo que le permitirá ser completamente transparente con el cliente. Creo que también ofrecerá cada vez más servicios de valor añadido pudiendo convertirse en una especie de consultor. De hecho, ciertos expertos consideran que será más protagonista en las planificaciones logísticas de los clientes o que gestionará datos sobre emisiones en las cadenas de transporte. Y, sin duda, con espíritu global, pues así lo exigirá el despacho centralizado europeo.

Alumnado del curso organizado por ATEIA-OLTRA Barcelona sobre INCOTERMS.

TRANSITARIOS A LAS AULAS

ALBA TEJERA

España goza de una oferta formativa especializada en logística muy amplia, que abarca desde grados y masters universitarios, formación profesional, formación dual, incluso, formación continuada, a través de cursos organizados por empresas y asociaciones. Prácticamente toda esta oferta formativa o, al menos, la mayor parte es afín a la actividad del transitario, por lo que tanto profesionales como aspirantes cuentan con un gran abanico de opciones a la hora de formarse y especializarse en el ámbito que deseen.

En formación universitaria destacan centros de referencia como la Universitat Pompeu Fabra, Tecnocampus, la Universidad Politécnica de Valencia, Universidad Europea, Florida Universitària o la Universidad Católica de Valencia, con estudios especializados en distintas áreas como: administración de empresas, derecho, economía, asesoría jurídica y fiscal o gestión de la cadena de suministro, entre otros.

Del mismo modo ocurre en el caso de la formación ofrecida por centros propios creados en entornos logísticos como son la Escola Europea Intermodal Transport, la Fundación Valenciaport, el Zaragoza Logistic Center, el Centro Español de Logística, Fundación Aduanera o el Instituto Vasco de Logística y Movilidad.

FP DUAL, LA ASIGNATURA PENDIENTE

Por otra parte, destaca la cada vez mayor oferta en formación profesional de centros como Institut Les Salines, Institut Joan Brossa o el propio Institut de Logística de Barcelona (ILB), de reciente creación. Según detalla el director del ILB, José Antonio Vázquez, las especialidades más demandadas en su primer curso

El que quiera trabajar en el ámbito logístico, deberá hacerlo en inglés

José Antonio Vázquez
Director del Institut de Logística de Barcelona.

Alumnado del curso básico de carga aérea organizado por ATEIA-OLTRA Valencia.

han sido los grados superiores de Comercio Internacional, Transporte y Logística y Administración de Sistemas Informáticos en Red, perfil profesional Ciberseguridad.

A pesar de ello, quizá la asignatura pendiente aún sea la formación profesional dual, que parece el camino a seguir, aunque la heterogeneidad de los sistemas según las comunidades autónomas, por un lado, y la poca predisposición que muchas empresas tienen por este modelo, por otro, siguen lastrando la implementación real del sistema dual.

IN ENGLISH WE CALL IT LOGISTIC

Por último y no por ello menos importante, de hecho, se trata de uno de los aspectos más relevantes cuando se habla de formación en el ámbito logístico, son los idiomas y más concretamente el inglés. El propio José Antonio Vázquez asegura que "el que quiera trabajar en el ámbito logístico, deberá hacerlo en inglés".

A este respecto existen también, además de los programas bilingües, centros especializados en la formación de idiomas orientados a la actividad logística, como son Adiaris Formación o Crown Language Services, entre otros.

Equipo docente del Institut de Logística de Barcelona, compuesto por 32 profesionales.

INSTITUT DE LOGÍSTICA DE BARCELONA, UN MODELO DE ÉXITO

El Institut de Logística de Barcelona (ILB) nace como un centro público de formación profesional integrada, basándose en un modelo educativo de éxito probado en anteriores ocasiones, ubicado en un entorno profesional y productivo y con una amplia cartera de servicios entre los que destacan: programas de formación e inserción; formación reglada de grado medio y superior; formación dual y prácticas en empresas; certificaciones profesionales; trabajo en red; asesoramiento y reconocimiento; programas de innovación y emprendeduría y programas de impulso a lenguas extranjeras, con dos módulos formativos bilingües.

La portavoz del Consorci d'Educació de Barcelona, Gemma Verdès, explica que "hace cuatro años que abrimos institutos en entornos productivos. Comenzamos con el Institut Tecnològic en Nou Barris, el año pasado pusimos en marcha el Institut del Aliments en Mercabarna y este año damos la bienvenida al Institut de Logística en el Port".

> Hace cuatro años que abrimos institutos en entornos productivos. Comenzamos con el Institut Tecnològic en Nou Barris, el año pasado pusimos en marcha el Institut del Aliments en Mercabarna y este año damos la bienvenida al Institut de Logística en el Port
>
> *Gemma Vellès*
> *Representante del Consorci d'Educació de Barcelona*

Curso de formación organizado por ATEIA-OLTRA Barcelona.

EN DETALLE

Entre la oferta formativa de la FETEIA-OLTRA destacan en estos momentos los cursos de: digitalización del comercio y transporte internacional, contratación internacional, medios de cobro y pago internacionales, documentos para el transporte del comercio internacional y transporte internacional de mercancías, entre otros.

FETEIA-OLTRA, EN PRO DE LA FORMACIÓN

Mención especial merece también la formación continuada impulsada por el ámbito asociativo, como ejemplo: la Asociación para el Desarrollo de la Logística, Foro de Logística, Madcargo Academy, ASTIC, las distintas ATEIAs o la propia FETEIA-OLTRA. Entre la oferta formativa de la Federación destacan alguno de sus cursos como el de digitalización del comercio y transporte internacional, proporciona al alumnado conocimientos sobre las características de un proceso de digitalización y los principales ámbitos de aplicación en el sector del comercio y transporte internacional, así como capacidad para analizar las principales tecnologías habilitadoras sobre las que se apoya este proceso de digitalización y aprender cómo gestionar un proyecto de transformación digital.

En cuanto al curso de contratación internacional, este proporciona al alumno los conocimientos necesarios en materia de términos de contratación internacional y los problemas más comunes a los que se suelen enfrentar las empresas que desarrollan su actividad en el ámbito del comercio internacional. Por su parte, el curso de medios de cobro y pago internacionales permite al alumno entender el funcionamiento real de los distintos modos de pago en las operaciones internacionales y facilita al asistente un conocimiento teórico y práctico de cada medio, con los pros y contras de su utilización.

Por lo que respecta al curso sobre los principales documentos del comercio internacional, este proporciona a los profesionales del comercio internacional un conocimiento práctico, real y actualizado sobre la documentación internacional y permite entender la relevancia de su debida tramitación, especialmente importante para el caso de reclamaciones en caso de problemas.

Y el curso de transporte internacional de mercancías actualiza y mejora los conocimientos en materia de transporte internacional. Además, permite entender el funcionamiento real de los distintos modos de transporte, y la relación existente entre ellos, es decir, el transporte intermodal.

EL TRANSITARIO: "EL MÁS FIEL CLIENTE DE LAS NAVIERAS"

LEILA ESCRIHUELA

El contexto actual es uno de los más complejos e inciertos. Así lo asegura el sector transitario que, a la crisis provocada por la pandemia de la COVID-19 y a las relativas consecuencias en la logística, añade ahora la crisis en Europa motivada por el conflicto bélico entre Rusia y Ucrania y que está provocando inflación y subida de precios que, sin duda, tiene un enorme efecto en el sector logístico, recordemos, una industria global que impacta de manera directa en el comercio a nivel mundial.

"El transitario siempre ha sido una figura clave dentro del comercio internacional, pero en la situación actual todavía adquiere un mayor peso específico, se ha convertido en el aliado imprescindible para aportar soluciones de calidad flexibles a la necesidad del momento", explica María José Muñoz,

La digitalización es uno de los ejes en los que trabaja el transitario y la logística para garantizar una cadena eficiente.

directora de Garantía de Calidad de Airpharm.

Coincidiendo con sus palabras, Emili Sanz, presidente de ATEIA-OLTRA Barcelona, asegura que el transitario "tiene la imaginación y los recursos suficientes para salir del paso de forma airosa, tal y como se ha demostrado tantas y tantas veces en el pasado". Sin embargo, para Sanz, cualquier colectivo debe estar regido con unas normas igualitarias, algo que, según afirma, no puede decirse que suceda en el negocio marítimo portuario debido al Consortia Block Exemption Regulation (BER), una "generosa" regulación para las navieras donde estas "entran en prácticas que derivan en un fuerte incremento de sus beneficios mientras que la calidad de sus servicios queda en entredicho", explica. Por ello, ya son varias las entidades que han solicitado, reiteradamente, la reversión "inmediata" de esta norma, ya sea con una modificación o una revocación.

Por su parte, Joan Balastegui, director de Blinter Cargo, también destaca la complejidad de la situación actual "por la falta de equipos que ofrecen las navieras y los costes excesivamente altos que aplican".

En definitiva, los últimos años han supuesto una serie de "catastróficas desdichas", como el cierre de puertos chinos debido a la pandemia, el incidente del Canal de Suez y la guerra de Ucrania, con todas las consecuencias que conlleva y que presenta "una situación compleja que ha frenado la esperada regulación a la baja en los fletes, persistiendo una combinación de flete elevado y falta de espacio en los buques", apunta Ainhoa Carrió, directora de e2e Logistics.

Con todo ello, Jaume Altisent, presidente del Club del Transitario Marítimo (CTM), destaca el "momento dulce" a nivel económico, pero "tremendamente amargo en los flujos de

EL DATO

3.000 a.C.

Según Emili Sanz, presidente de ATEIA-OLTRA Barcelona, existen pruebas de la existencia del transporte marítimo que datan de unos 3.000 años a.C., en la época de los fenicios o egipcios y, "en la actualidad, es decir 5.000 años después, esta actividad está más en auge que nunca".

Los transitarios apuesta por la formación y captación de nuevos perfiles.

> Exigimos un mayor reconocimiento público y jurídico de nuestra labor como coordinadores de transporte internacional y, especialmente en el sector marítimo

Jaume Altisent
Presidente del CTM

> El transitario se ha convertido en el aliado imprescindible para aportar soluciones de calidad flexibles a la necesidad del momento

María José Muñoz
Directora de Garantía de Calidad de Airpharm

trabajo, que se han vuelto imprecisos por la gran complejidad en que se ha convertido nuestro trabajo".

Cuando se realiza una solicitud de envío, el transitario inicia un análisis y estudio del mejor modo de transportar dicha mercancía, teniendo en cuenta las ventajas e inconvenientes, así como el tipo de producto y sus exigencias para, de este modo, recomendar la ruta más eficiente. "Este hecho aporta un valor añadido fundamental para la cadena de suministro del exportador y/o importador", indica María José Muñoz.

BER: ÉPOCA "INFERNAL"

Una de las principales reclamaciones que abordan las asociaciones transitarias a nivel internacional es la modificación a fondo o la derogación del BER.

"Con el proyecto Consortia estamos viviendo una época infernal", asegura Jaume Altisent, quien

El transporte marítimo trabaja hacia la economía verde.

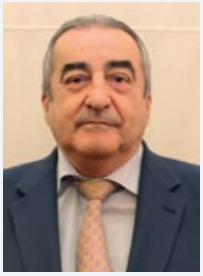
LA REVOLUCIÓN ENERGÉTICA

La sostenibilidad y evolucionar hacia la "economía vede" con el fin de combatir el cambio climático es otro de los retos que abordan los transitarios. La industria marítima utiliza como principal fuente de energía los combustibles fósiles y, como resultado, es que "más del 3% de las emisiones globales de dióxido de carbono pueden relacionarse con el transporte marítimo", explica María José Muñoz, directora de Garantía de Calidad de Airpharm.

Sin embargo, el sector es consciente y aúna sus esfuerzos para minimizar su impacto en el medioambiente y "trabaja en la revolución energética del sector para utilizar energías que procedan de fuentes renovables, como la solar o fotovoltaica o uso de combustibles sostenibles alternativos, por ejemplo, el SAF en transporte aéreo".

Asimismo, la directora de Garantía de Calidad de Airpharm indica que, entre otras iniciativas, también se están poniendo en marcha otro tipo de soluciones para reducir

las emisiones de los barcos, como son la reducción de velocidad, medida que se ha visto reforzada por el actual incremento de precio de los combustibles. "Reduciendo la velocidad de los barcos conseguimos una mejora medioambiental y también de costes", asegura Muñoz.



> El transitario tiene la imaginación y los recursos suficientes para salir del paso de forma airosa
>
> *Emili Sanz*
> *Presidente de ATEIA-OLTRA Barcelona*

denuncia la "poca credibilidad" que ofrecen algunas navieras a raíz de los blank sailings, los roll over, la falta de equipos o el incumplimiento de horarios de carga y/o descarga, a lo que se añade su "posición de domino y prepotencia".

Los transitarios reivindican su papel clave en una cadena de valor que necesita la máxima tensión para garantizar un servicio

ATENDER LAS DEMANDAS DEL COMERCIO EXTERIOR

A pesar de todas las dificultades, el transitario es un sector con gran capacidad de adaptación y "seguirá siendo un eslabón importante de la cadena logística, siempre atentos para captar las necesidades del comercio exterior", asegura, Jaume Altisent, presidente del CTM.

La logística, y concretamente el transporte marítimo, tiene un futuro prometedor en un mundo cada vez más global y que está consiguiendo amoldarse a los nuevos hábitos de consumo. "Gracias a la globalización, y también a otros factores de índole económica, la compra y venta de todo tipo de bienes continuará imparable y con ello la pervivencia el transporte marítimo que seguirá formando parte de nuestras vidas durante mucho tiempo", afirma Emili Sanz, presidente de ATEIA Barcelona. Del mismo modo lo explica María José Muñoz, directora de Garantía de Calidad de Airpharm, que incide en que, en el comercio internacional, el transporte marítimo "tiene una importancia vital es y por tanto una buena opción a la hora de transportar grandes cantidades".

De hecho, para Muñoz, el marítimo, comparado con otros medios, es el transporte más económico. "Respecto al sector farmacéutico, en el que está especializado Airpharm, es un transporte con pocas desviaciones de temperatura y en el medicamento permanece precintado de principio a fin, por lo que tiene un riesgo muy controlado y genera mucha confianza de cara a los laboratorios", apunta Muñoz.

Con todo ello, Joan Balastegui, director de Blinter Cargo, defiende la labor de los transitarios "habituales". Es decir, explica, "los exportadores deben saber diferenciar entre el transitario que da servicio por ser una multinacional

El transitario reivindica su papel clave en el comercio exterior.

o adherido a una gran naviera, que no es lo mismo el que sea atendido por un transitario, digamos habitual, que lo atenderán excelentemente y estará siempre a su disposición parta lo que precise tanto para embarques como para informaciones y consultas".

Una de las oportunidades que recalca, por otra parte, Ainhoa Carrió, directora de e2e Logistics, es "extender el diseño de servicios taylor made que se hace con todos y cada uno de los clientes, identificar y cubrir sus necesidades especiales, siguiendo con la formación necesaria del personal para ofrecer soluciones integrativas, eficientes, sostenibles y adecuadas a cada momento".

Con todo ello, para Carrió, "la especialización en diferentes nichos del mercado es la clave para la resiliencia de las empresas transitarias en nuestro sector".

eficiente. Una parte importante de esta cadena es el transporte marítimo, donde, para Emili Sanz, "nuestro mayor reto a corto plazo es conseguir que las navieras dejen de considerar a nuestro colectivo como el enemigo a batir y vuelvan a considerarnos lo que siempre hemos sido para ellos: su más fiel cliente durante décadas".

"Exigimos un mayor reconocimiento público y jurídico de nuestra labor como coordinadores de transporte internacional y, especialmente en el sector marítimo", reclama el presidente del CTM. Un reconocimiento que se basa en la "necesidad "de los importadores y exportadores. "Las leyes nos tienen olvidados y, por falta de definición legal de la figura, ni si quiera contemplan los problemas que sufrimos", lamenta Altisent.

> Uno de los principales problemas es la intrusión de transitarios que no están legalmente autorizados para ejercer esta función

Joan Balastegui
Director de Blinter Cargo

Del mismo modo, el presidente de ATEIA Barcelona también reclama "más divulgación" de la actividad y funciones del transitario en el transporte. "Valga decir que, en la última modificación de la LOTT, el transitario aparece en contadísimas ocasiones y generalmente en apartados que hacen referencia a sanciones por una u otra razón", asegura Sanz.

INTRUSIÓN E INCURSIÓN

Para Joan Balastegui, uno de los principales problemas, tanto a corto como largo plazo, "es la intrusión de transitarios que no están legalmente autorizados para ejercer esta función", así como "la continuación incursiones de las navieras creando sus propios transitarios para copar el máximo del negocio del transporte marítimo".

> Ahora todo es carísimo y el servicio que estamos recibiendo por parte de navieras, compañías aéreas o de transporte no es el buen servicio y de calidad que ofrecíamos a nuestros clientes
>
> *Ainhoa Carrió*
> *Directora de e2e Logistics*

Esta incursión de las navieras, explica Ainhoa Carrió, "hasta el momento solo sucedía en grandes cuentas, pero actualmente están comprando transitarias para poder ofrecer todo el servicio a todo tipo de clientes". Otro problema, apunta, es la compra de grandes multinacionales de otras multinacionales, creando grandes grupos a nivel mundial.

Todos estos obstáculos han llevado a una situación que ha provocado que el transitario ofrezca a sus clientes "un servicio al que no hemos estado nunca acostumbrados", afirma la directora de e2e Logistics. "Ahora todo es carísimo y el servicio que estamos recibiendo por parte de navieras, Cias, o compañías aéreas o de transporte no es el buen servicio y de calidad que ofrecíamos a nuestros clientes", lamenta. La escasez de equipos y espacio y la subida de los fletes se ha convertido en "lo habitual", un panorama donde el cliente ha tenido que asumirlo "sin poder hacer nada".

El transitario es un sector "muy atomizado", formado, aclara Emili Sanz, mayoritariamente por pequeñas y medianas empresas, "lo cual no deja de ser una desventaja en el mundo

EN PHARMA: LA SEGURIDAD NO ES CUESTIONABLE

En un sector altamente globalizado y regulado como es el farmacéutico, asegura María José Muñoz, directora de Garantía de Calidad de Airpharm, "poder garantizar la calidad y seguridad en el transporte de medicamentos no es cuestionable".

Por ello, explica, desde la aparición de las Normas de Correcta Distribución en 2013, los actores que forman parte de la cadena de distribución se han ido adecuando a la normativa requerida por los laboratorios y autoridades sanitarias. En un primer término, el transporte terrestre y más tarde el sector aéreo con la aparición de la certificación Ceiv Pharma. Sin embargo, lamenta Muñoz, "toda esta adecuación todavía no es una realidad en el transporte marítimo de medicamentos".

Ante esta situación, en un entorno tan cambiante, "los transitarios necesitamos tener opciones para ofrecer a los laboratorios para el transporte de sus medicamentos y el transporte marítimo en reefer es una solución que nos ofrece muchas garantías de seguridad frente a robos y falsificaciones y para el mantenimiento de la cadena de frío", necesitamos cierta adecuación del sector para poder cumplir y demostrar que actuamos de acuerdo a la normativa farmacéutica asegura la

directora de Garantía de Calidad de Airpharm. Pero, para ello, "necesitamos cierta adecuación del sector para poder cumplir y demostrar que actuamos de acuerdo con la normativa farmacéutica".

Según explica María José Muñoz, "nos consta que dicha adecuación ya se ha iniciado en ciertas navieras y existen grupos de trabajo como el impulsado por el Port de Barcelona que están tratando este tema con los actores implicados: laboratorios, transitarios y autoridad portuaria". A pesar de que todavía queda un largo camino, "son pasos en la buena dirección".

globalizado que estamos viviendo en la actualidad". En los dos o tres últimos años, prosigue el presidente de ATEIA Barcelona, "ha habido algunos pasos y acciones que sugieren que alguna cosa podría estar cambiando, como podría ser la compra y/o absorción de empresas transitarias generalmente siempre en el mismo sentido, es decir, transitaria extranjera compra a transitaria española".

Una forma de afrontar esta situación, según el director de Blinter Cargo, es ofrecer "un servicio excepcional de atención al cliente y especializarse en unos servicios concretos, no queriendo imitar a las multinacionales ni a los transitarios de las navieras, que ofrecen todo el mundo".

Uno de los desafíos del sector es la falta de equipos.

RETOS

Por otro lado, entre los retos que enumera el sector, destaca la digitalización a nivel global, la cual se ha visto acelerada, a pesar de que todavía queda mucho camino por recorrer. De hecho, María José Muñoz explica que una de las dificultades con las que se ha encontrado el transitario estos últimos años ha sido el disponer de información en tiempo real. "Ante continuas cancelaciones y cambios en los transportes, necesitábamos poder informar a nuestros clientes con la inmediatez que nos estaban demandando", asegura.

El sector logístico en general está sumergido en una transformación digital y tecnológica, teniendo en cuenta la diferencia entre digitalizar procesos y automatizar otros. Como ejemplo, Muñoz destaca el desarrollo de plataformas para el seguimiento de la trazabilidad de los envíos marítimos como es la CTA (Container Tracking aplication) y que ofrece también avisos sobre incidencias operativas. Otras iniciativas que se están poniendo en marcha es el uso de medios de monitorización de temperatura y localización por geolocalización, generando alarmas a tiempo real en caso de desviación de temperatura.

Por otra parte, otro reto para abordar es la formación, pilar fundamental para potenciar e incrementar la profesionalización que el sector demanda y, con ello, la retención y promoción de nuevos talentos.

Asimismo, desde el punto de vista de María José Muñoz, existe otro gran reto en el mundo del transporte. "Se trata de un sector históricamente muy masculino en el que se impone una evolución para avanzar en políticas de igualdad, para dar oportunidad a más mujeres a alcanzar puestos de responsabilidad", reclama.

A todo ello, se suma, tal como apunta Ainhoa Carrió, directa de e2e Logistics, "la incertidumbre de una economía disruptiva y en permanente cambio que afecta a la demanda de bienes y servicios, y a la propia planificación de recursos".

El marítimo es un sector donde conviven numerosos actores logísticos, por lo que la colaboración es esencial.

LOGÍSTICOS: PIEZA CLAVE EN EL CRECIMIENTO DEL COMERCIO EXTERIOR DE LAS PYMES

LEILA ESCRIHUELA

En cada uno de los retos que aborda el sector transitario, existe un elemento común que es la colaboración, tanto con el propio sector, como con las asociaciones y con la Administración con el objetivo de conseguir mejoras y que todas las demandas del sector y del tejido empresarial sean tenidas en cuenta.

Asimismo, una de las demandas del sector a la Administración, según Ainhoa Carrió, directora de e2e Logistics, es que "debería haber más apoyo a las pequeñas y medianas empresas transitarias que están llevando a cabo una gestión logística y de asesoramiento al tejido empresarial de la pequeña y mediana empresa que se ha internacionalizado muchísimo en los últimos años". De hecho, según apunta, el 85% de las empresas transitarias en España pertenecen a este grupo.

Jaume Altisent, presidente del CTM, explica que, en ocasiones, el sector tiene la sensación de que la Administración, a nivel nacional, "nos consideran enemigos, en cuanto somos colaboradores", por lo que Alti-

<< Debería haber más apoyo a las pequeñas y medianas empresas transitarias que están llevando a cabo una gestión logística y de asesoramiento al tejido empresarial

Ainhoa Carrió (e2e Logistics)

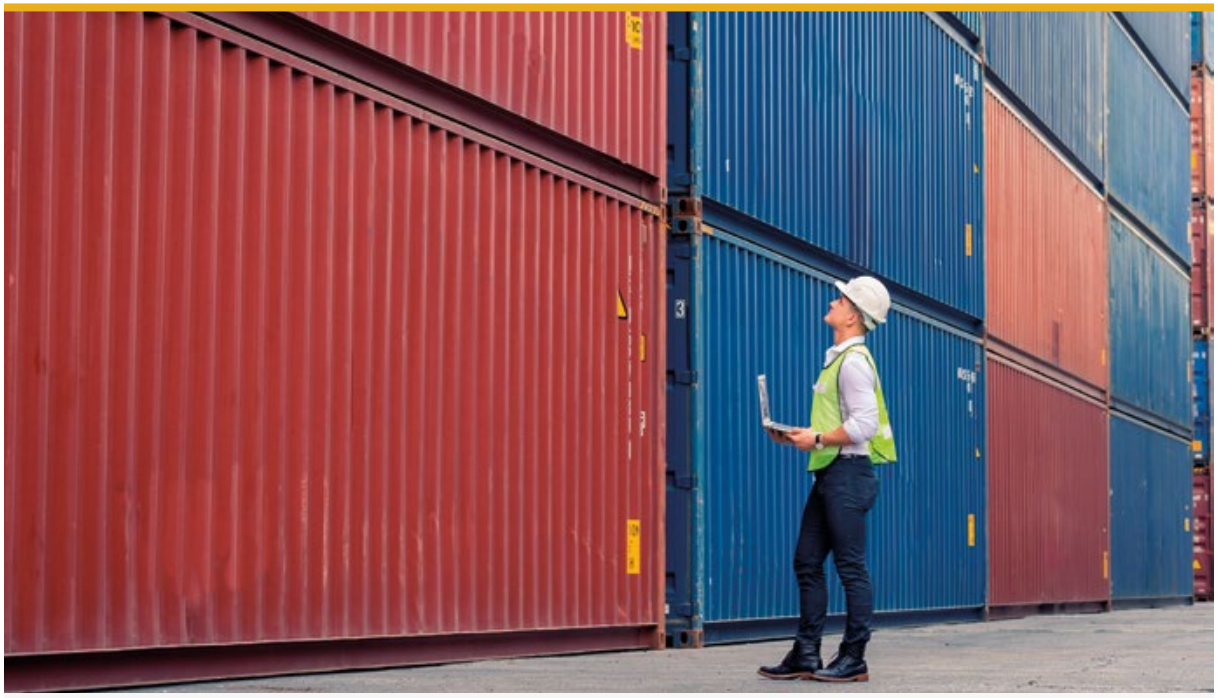
La colaboración es un factor esencial para afrontar los desafíos del mundo y comercio globalizado.

> Son imprescindibles ayudas para que el sector pueda soportar un aumento de precios en el combustible tan significativos
>
> *María José Muñoz (Airpharm)*

sent reclama que las recomendaciones de los transitarios sean escuchadas, "pues somos los que estamos en el día a día del comercio exterior".

Por otra parte, y aludiendo a la sostenibilidad como factor crítico de las estrategias políticas, tanto de los países como de las empresas e instituciones, María José Muñoz, directora de Garantía de Calidad de Airpharm, recuerda que las Naciones Unidas, con su iniciativa de la Agenda 2030,

Uno de lo retos del sector es potenciar la imagen del transitario y apostar por la formación.



POTENCIAR Y PROFESIONALIZAR EL SECTOR

Para abordar todos los retos a los que se enfrenta el sector transitario, Ainhoa Carrió, directora de e2e Logistics, reitera la necesidad de "potenciar la imagen del transitario como gestor global de transporte y como colaborador imprescindible de las empresas y las administraciones en toda la cadena logística, desde el control de costes hasta los temas legales y tributarios, frente a las navieras, que son simples compañías de transporte".

Para ello, es necesaria la colaboración entre todos los eslabones de la cadena y de la comunidad logística "para implementar soluciones que ya se implementan en otros puertos y países, a situaciones que tenemos aquí".

Según Emili Sanz, presidente de ATEIA Barcelona, la palabra mágica es la formación. "Un transitario, sea cual sea su dimensión, debe estar preparado para hacer frente y solucionar cualquier problema o dificultad que pueda surgir durante el transporte, es decir, desde el punto de recogida de la carga hasta su entrega en su destino final", explica. Por ello, "esta debe ser la diferencia más significativa en relación con otros colectivos, navieras incluidas.

De este modo, la colaboración con centros formativos, ya sean universidades, institutos o escuelas de negocio, es imprescindible para dar a conocer el sector y conseguir la formación de nuevos talentos.

y la Unión Europea (UE) con el Green Deal, han marcado el rumbo hacia una sociedad baja en carbono en 2050.

De manera conjunta, todo esto se ha tenido en cuenta para avanzar en la agenda de la sostenibilidad y alcanzar el objetivo de la Organización Marítima Internacional (OMI) de reducir al menos a la mitad las emisiones de gases de efecto invernadero del transporte marítimo internacional de aquí a 2050, al tiempo que se reduce la intensidad de las emisiones de CO_2 al menos un 40 % para 2030 y se aspira a una reducción del 70 % para 2050 con respecto al valor inicial registrado en 2008.

Sin embargo, apunta Muñoz, "también son imprescindibles ayudas para que el sector pueda soportar un aumento de precios en el combustible tan significativos".

TRABAJAR UNIDOS

Por otro lado, como indica Jaume Altisent, "es importante trabajar unidos", ya que la unión hace la fuerza, por ello "nuestras asociaciones (FETEIA, ATEIA y el Consejo) deben tener nuestro apoyo incondicional para seguir avanzando en el reconocimiento de nuestra profesión".

De cara las empresas, Altisent solicita una mayor involucración en las asociaciones. De hecho, las empresas ponen en valor el papel de estas entidades. "Quien debe jugar un papel importante, necesario e imprescindible es ATEIA, las empresas individual-

> Nuestras asociaciones deben tener nuestro apoyo incondicional para seguir avanzando en el reconocimiento de nuestra profesión
>
> *Jaume Altisent (CTM)*

mente no pueden hacer nada, para ello es la organización empresarial de los transitarios", destaca Joan Balastegui, director de Blinter Cargo.

En este sentido, Emili Sanz, presidente de ATEIA Barcelona, teniendo en cuenta la complejidad de la actividad, "los transitarios deberían priorizar siempre su adhesión a la Asociación de ubicación geográfica". Asimismo, recuerda Sanz, la formación y la información son dos pilares básicos para el "correcto desarrollo de nuestra compleja profesión y puedo afirmar con rotundidad que la nuestra lo cumple rigurosamente con esta función".

Respecto al lado empresarial, María José Muñoz hace un llamamiento e incide en afirmar que es "responsabilidad de todas las empresas que formamos parte del sector hacer nuestros los retos a los que se enfrenta el sector logístico".

Por su parte, Ainhoa Carrió pone el foco en la labor de las empresas transitarios, que "han ayudado a la internacionalización de las PYMES"

> Los transitarios deberían priorizar siempre su adhesión a la Asociación de ubicación geográfica
>
> *Emili Sanz (ATEIA Barcelona)*

y, de hecho, "en muchos casos somos el departamento logístico externo de estas", por lo que "somos una pieza muy importante en el crecimiento con el comercio exterior de las pequeñas y medianas empresas".

LA SIEMPRE NECESARIA COLABORACIÓN PÚBLICO-PRIVADA

JAIME PINEDO

En el complejo engranaje que representa la cadena logística, la óptima coordinación entre sus diferentes eslabones resulta fundamental para la máxima eficiencia del proceso. En este sentido, el papel de los transitarios como "arquitectos del transporte" es esencial, ya que actúan como agentes de los exportadores o los importadores para gestionar las declaraciones y otras formalidades aduaneras y para pagar los derechos e impuestos de aduana.

Los transitarios tramitan toda la documentación necesaria para realizar los despachos aduaneros de exportación e importación de las mercancías, así como efectuar los pagos de aranceles, impuestos, obtención de licencias, certificados, frente a las autoridades aduaneras, por cuenta del exportador o importador.

La Administración Aduanera, por su parte, actúa como órgano de la administración pública competente,

El Port de Barcelona inauguró en julio de 2020 un escáner para contenedores que incorpora las últimas tecnologías de inspección no intrusiva.

facilitadora del comercio exterior y para aplicar la legislación aduanera, determinar y recaudar los tributos al comercio exterior y cualquier otro recargo, entre otros cometidos.

Ambos, transitarios y Administración Aduanera, con indispensables para mantener el mundo en movimiento a través del intercambio de mercancías.

COMPLEJIDAD ADUANERA

Sin embargo, mejorar la fiabilidad de la cadena de suministro mundial ante la complejidad de las normativas en materia aduanera no es tarea sencilla. Esta complejidad y dispersión de la normativa comunitaria por la que se rige el régimen de exportación y de expedición de mercancías está en toda operación de comercio exterior y exige contar con profesionales expertos en legislación aduanera fiscal, comercio exterior logística y transporte como los que integran el colectivo transitario. Pero, ante todo, exige de una estrecha colaboración con las instancias públicas que regulan y ordenan dicho régimen de exportación y expedición.

En este sentido, en España la relación entre el departamento de Aduanas e Impuestos Especiales y los transitarios puede calificarse de "magnífica", según asegura Enric Ticó, presidente de FETEIA-OLTRA. FETEIA-OLTRA tiene como uno de sus principios ser un "colaborador leal" de la Administración, "sin que ello sea un obstáculo para la férrea defensa de nuestros intereses", dice Ticó, quien afirma que, en concreto, la comunicación con el Departamento es "muy fluida y esto permite, lógicamente, un mejor servicio a nuestros asociados".

> El reto más importante que afrontan los transitarios y que necesitan de la implicación activa de la Administración Aduanera es la implantación de la Ventanilla Única Aduanera, "en el que también está muy implicada la Administración, pero en el que necesitamos la participación de las demás autoridades"

Enric Ticó, presidente de FETEIA-OLTRA.

La relación entre el departamento de Aduanas e Impuestos Especiales y los transitarios en España puede calificarse de "magnífica", según Enric Ticó, presidente de FETEIA-OLTRA

CAMBIO CON LA PANDEMIA

Sin embargo, el presidente de FETEIA-OLTRA indica que, a nivel individual de las empresas, la pandemia ha supuesto un cambio por parte de la Administración que ha tenido su impacto en la relación entre las Aduanas y los representantes Aduaneros. "Si bien antes el contacto era mucho más directo, ahora buena parte de las gestiones ha de realizarse con cita previa", explica. Ante esta situación, Ticó considera que la Administración debería implementar sistemas de comunicación "mucho más directa" para la resolución de incidencias menores. En este sentido, una propuesta de FETEIA-OLTRA sería la de crear un chat por cada uno de los expedientes para poder mantener la comunicación en tiempo real.

En cuanto a posibles cambios o mejoras en la estructura operativa de la Administración Aduanera en aras a una mayor eficiencia de la cadena de suministro, los transitarios solicitan poder mantener una comunicación en tiempo real, así como la ampliación de horarios de las Aduanas, especialmente en las grandes plazas.

ESCASEZ DE PERSONAL

Por lo que se refiere al personal administrativo, FETEIA-OLTRA detecta una "grave falta" de personal en determinadas Aduanas, no tanto en lo que a la Administración Aduanera se refiere, sino especialmente a determinadas autoridades encargadas de los controles especiales, como Sanidad Exterior. "Resulta necesario que exista suficiente personal para prestar el servicio en un tiempo razonable y evitar cuellos de botella", concreta el presidente de FETEIA-OLTRA.

En los encuentros que ha mantenido FETEIA-OLTRA con la Administración Aduanera se han analizado los principales asuntos de la actualidad del colectivo, como el Brexit, el nuevo mecanismo de Ajuste en Frontera por Carbono, el impuesto sobre gases fluorados o el reciente informe del grupo de expertos sobre el futuro de las Aduanas. "Estos encuentros nos sirven para manifestar la posición del colectivo y, en su caso, que la Administración nacional la defienda en Bruselas, cosa que ocurre y aprovecho para agradecer", manifiesta Enric Ticó.

VENTANILLA ÚNICA ADUANERA

En dichos encuentros también se tratan asuntos del día a día de las empresas transitarias que pueden suponer problemas, desde cambios de criterio en las Aduanas que pueden generarles perjuicios, resoluciones de consultas o propuestas que suponen mejoras en la operativa; en definitiva, todos aquellos asuntos de interés para la profesión.

Por otra parte, el hecho de que FETEIA-OLTRA tenga presencia en todo el territorio nacional permite que las ATEIAs mantengan una relación continua con las Aduanas locales y ser eficaces en la resolución de problemas.

En cuanto a los principales retos que afrontan los transitarios y que necesitan de la implicación activa de la Administración Aduanera, el más importante, a juicio de Ticó, es la implantación de la Ventanilla Única Aduanera, "proyecto en el que también está muy implicada la Administración, pero en el que necesitamos la participación de las demás autoridades".

Los transitarios solicitan poder mantener comunicación en tiempo real con la Administración Aduanera, así como la ampliación de horarios de las Aduanas, especialmente en las grandes plazas

Pilar Jurado, directora del departamento de Aduanas e Impuestos Especiales de la AEAT.

BUENA RELACIÓN Y EN CONTACTO

Pilar Jurado, directora del departamento de Aduanas e Impuestos Especiales de la AEAT, apela igualmente a la necesaria colaboración y al diálogo entre todos los agentes para tratar de mejorar cualquier procedimiento en pro de la competitividad y el desarrollo del comercio y resalta la importancia de las Aduanas para el sector comercial y empresarial, del mismo modo que en ámbitos como la protección de los ciudadanos, la garantía de seguridad y salud o la lucha contra el contrabando.

Jurado manifiesta a Diario del Puerto Publicaciones que la relación entre el Departamento de Aduanas e Impuestos Especiales (DAIE) y los transitarios es "buena", existiendo convocatorias a reuniones con carácter regular, junto con otras asociaciones representativas de los representantes aduaneros. "Por parte de FETEIA-OLTRA, se dirigen a nosotros cada vez que lo necesitan o estiman oportuno, ya sea por correo electrónico para cuestiones puntuales o mediante la celebración de reuniones ad hoc", dice Pilar Jurado, quien en los encuentros mantenidos con el colectivo transitario destaca entre las principales preocupaciones e inquietudes del mismo todo aquello relacionado con la coordinación de los controles aduaneros en frontera en los casos en que intervienen varias autoridades, sin perjuicio de situaciones temporales como la adaptación a las operaciones aduaneras derivadas del Brexit.

En este sentido, explica que la Administración Aduanera apoya a los transitarios "informando de los movimientos a nivel que afectan a su función como representantes aduaneros, tratando de resolver las cuestiones que se lea pueden plantear y proponiendo soluciones a futuro de los aspectos planteados".

Martín Fernández, secretario técnico de FETEIA-OLTRA.

PUESTOS DE CONTROL FRONTERIZOS

La búsqueda de fórmulas para la mejora de los Puestos de Control Fronterizo es otro de los objetivos del colectivo de transitarios, que a través de FETEIA-OLTRA, forman parte de la Comisión de Puertos de Cámara España. Fruto de los trabajos del Grupo de dicha Comisión, se ha publicado el documento de Medidas para el impulso de la competitividad del sistema portuario español, en el que se plasma un breve análisis de la situación actual y se plantean propuestas de mejora. Si bien el Documento de Medidas está redactado para el ámbito portuario, el plan de actuación resultaría de aplicación a todos los Puestos de Control Fronterizos, al menos en sus principios básicos, puesto que las medidas tendrían su efecto para todos los medios transporte.

Como explica Martín Fernández, secretario técnico de FETEIA-OLTRA, en "Empresa Transitaria", su órgano propio de comunicación, según dicho Documento de Medidas, el principal problema vendría derivado de la falta de coordinación entre autoridades implicadas en los controles. A nivel internacional las conclusiones también van en el mismo sentido, puesto que la Comisión Europa también ha considerado que, el hecho de que los trámites exigidos en las fronteras exteriores de la UE impliquen a muchas autoridades diferentes de distintos ámbitos (como la salud y la seguridad, el medio ambiente, la agricultura, la pesca, el patrimonio cultural, la vigilancia del mercado y la conformidad de los productos) provoca que las empresas tengan que presentar dicha información individualmente a todas ellas, cada una con su propio sistema informático y procedimientos, lo que, a juicio de la Comisión "es engorroso y requiere mucho tiempo a los operadores, y reduce la capacidad de las autoridades para actuar de forma conjunta en la lucha contra los riesgos".

"FALTA DE COORDINACIÓN Y EFICIENCIA"

Como señala Fernández, el punto en el que se encuentra la situación a nivel nacional es que "la importación de mercancías puede acarrear la necesidad de pasar controles ante diferentes organismos, pertenecientes a distintos Ministerios. También en la exportación y en el tránsito puede ser necesaria la interlocución con estas autoridades, ya sea para pasar el correspondiente control o para obtener un determinado certificado".

La actual organización de estos controles y de los Puestos de Control Fronte-

Tecnologías como la lectura de matrículas agilizan las operativas.

Los transitarios solicitan poder mantener comunicación en tiempo real con la Administración Aduanera, así como la ampliación de horarios de las Aduanas, especialmente en las grandes plazas

rizo, en general, "sufre de una endémica falta de coordinación y eficiencia, lo que genera costes innecesarios y afecta de manera decisiva y negativa al sector y, en consecuencia, al conjunto de la economía", dice Fernández, quien juzga absurdo que para obtener el levante, "la mercancía tenga que pasar controles en dos, tres o cuatro momentos diferentes, ni que el importador o representante aduanero tenga que subir los mismos documentos en distintas plataformas informáticas, sobre todo teniendo en cuenta que no es una cuestión de imposibilidad técnica".

Se trata, en definitiva, de "una pérdida de dinero y tiempo, sin aportar nada de valor añadido, y en todo caso, incrementa el riesgo de daños y pérdidas de la mercancía".

SISTEMAS INFORMÁTICOS PARA UNA GESTIÓN DE DATOS ARMONIZADA

Junto a importantes asuntos como la implementación de las ventanillas únicas, el Mecanismo de Ajuste en Frontera por Carbono o el futuro de las Aduanas en la UE, los principales esfuerzos del departamento de Aduanas e Impuestos Especiales se centran en la actualidad en el desarrollo de los sistemas informáticos necesarios para adaptar los sistemas de declaración al Código Aduanero de la Unión que armoniza los datos de los distintos tipos de regímenes a nivel de la UE. "Esa gestión de datos armonizada mejora la posición de los operadores, incluidos los representantes, al contar con una homogeneidad en la información transmitida a las autoridades aduaneras en cualquiera de los estados miembro de la UE", comenta Pilar Jurado, directora del departamento de Aduanas e Impuestos Especiales de la AEAT.

Respecto a los avances de la Administración Aduanera en la implementado de nuevas tecnologías para facilitar las operativas aduaneras de los transitarios, actualmente los esfuerzos se centran "en proyectos europeos cuya implantación definitiva facilitará la operativa a todos los operadores incluidos los relacionados con el transporte y logística, así como los representantes aduaneros". "No obstante se continúa trabajando en la mejora de los sistemas nacionales", subraya.

Los transitarios tramitan la documentación necesaria para realizar los despachos aduaneros de exportación e importación de las mercancías.

También supone una importante pérdida de eficacia en los controles por parte de las autoridades. "En un momento en que se está trabajando tanto en la mejora de los procedimientos de análisis de riesgo, parece evidente que una de las cuestiones claves sería el adecuado intercambio de información entre las autoridades, que permitiera el análisis de la misma, mediante sistemas de inteligencia artificial. Esto permitiría un enfoque coordinado del despacho de las mercancías", sostiene el secretario técnico de FETEIA-OLTRA, quien cree que "para todos los problemas anteriores, existe una solución y está en el Código Aduanero de la Unión: la Ventanilla Única Aduanera (VUA)".

LA SOLUCIÓN ESTÁ EN LA VUA

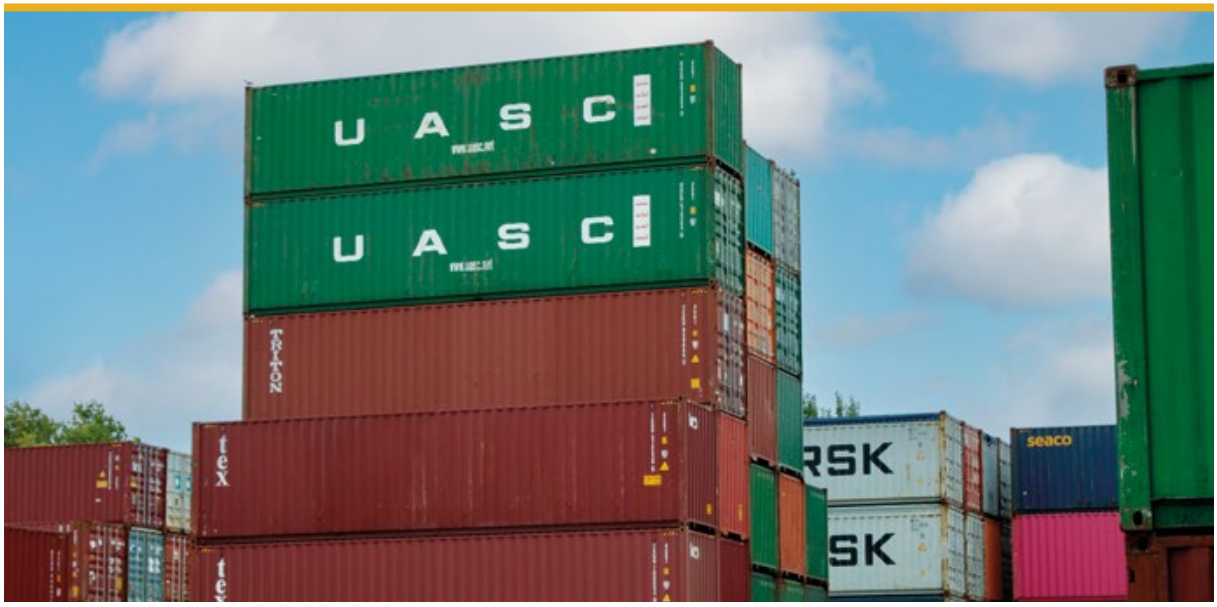
El artículo 47 del Código Aduanero de la Unión establece que, cuando unas mismas mercancías deban pasar controles no aduaneros efectuados por autoridades competentes distintas de las aduaneras, las autoridades aduaneras procurarán, en estrecha cooperación con esas otras autoridades, que dichos controles se efectúen, en la medida de lo posible, al mismo tiempo y en el mismo lugar que los controles aduaneros (ventanilla única); serán las autoridades aduaneras las que cumplan la función de coordinación para lograrlo.

En sus encuentros con el departamento de Aduanas, los transitarios destacan entre sus principales preocupaciones todo lo relacionado con la coordinación de los controles aduaneros en frontera

A nivel nacional, la Comisión para la Reforma de las Administraciones Públicas incluyó una medida para la implantación de la VUA que permitiera centralizar la información y documentación remitida por los operadores a las autoridades competentes, con el fin, precisamente, de evitar duplicidades innecesarias.

Mientras ha tenido lugar un desarrollo parcial de ciertas cuestiones que suponen un avance innegable, tales como las predeclaraciones, aún se encuentra pendiente de desarrollo la cuestión capital de la conexión de los sistemas de las autoridades competentes. "La conexión de los sistemas electrónicos es una demanda ya histórica del sector transitario y para lograrla solo hace falta la voluntad de llevarla a cabo", dice Fernández, quien añade que, con el desarrollo real y total de la VUA, se conseguirá la coordinación de la Agencia Tributaria, los Servicios de inspección en frontera, Puertos del Estado y Operadores.

El presidente de FETEIA-OLTRA, Enric Ticó, defiende la uniformización de criterios en la aplicación de la normativa de la Unión Europea y nacional.



TRABAJO CONJUNTO PARA UNIFICAR CRITERIOS

Una de las grandes cuestiones en la que los transitarios necesitan "definitivamente" la participación de la Administración Aduanera es en la búsqueda de una total uniformización de criterios en la aplicación de la normativa de la Unión Europea y nacional.

Más allá de asuntos como la implementación de las Ventanillas Únicas, el Mecanismo de Ajuste en Frontera por Carbono o el futuro de las Aduanas en la UE, a nivel cotidiano, el mayor problema que se encuentra el colectivo transitario reside en "los cambios de criterio que las Aduanas ejecutan en ocasiones de un día para otro".

"Muchas veces -explica el presidente de FETEIA-OLTRA, Enric Ticó-, las empresas del colectivo reciben una nota en la que se informa sobre la exigencia de nuevos requisitos para cualquier operativa en la que no se tienen en cuenta los problemas generados a las empresas importadoras y a sus representantes aduaneros".

BUENA COLABORACIÓN

"Evidentemente, desde FETEIA apoyamos el mayor nivel de diligencia y garantías para la Administración, pero ello no puede ir siempre en detrimento del comercio, puesto que a veces se imponen obstáculos insalvables", añade el presidente de FETEIA-OLTRA.

Además de haber colaborado de manera estrecha alrededor de la problemática generada por el Brexit, uno de los proyectos en los que actualmente están trabajando de forma coordinada Administración Aduanera y transitarios, en este caso desde hace varios años, es en la implementación del Punto único de entrada para los nuevos controles ROHS y RAEE, en el que FETEIA-OLTRA está colaborando con el SOIVRE y la Aduana. "Este primer proyecto -dice- es un germen de lo que debería ser la verdadera Ventanilla Única y un ejemplo de buena colaboración público-privada".

"Podría afirmarse que en cada cambio de calado que tiene lugar, trabajamos conjuntamente, si bien, como es evidente, en ocasiones con importantes diferencias de criterio", concluye el presidente de FETEIA-OLTRA.

> En cada cambio de calado que tiene lugar, trabajamos conjuntamente, si bien, como es evidente, en ocasiones con importantes diferencias de criterio
>
> *Enric Ticó (FETEIA-OLTRA)*

LA DESEADA VENTANILLA ÚNICA ADUANERA

En un contexto de crisis del comercio marítimo a nivel mundial, la aduana se sitúa en el punto de mira del sector logístico y, en consecuencia, de las empresas transitarias. La implementación de la Ventanilla Única Aduanera de la Unión Europea (VUA) es la reivindicación más antigua de las que plantea FETEIA-OLTRA, ya que está llamada a ser una herramienta básica para mejorar la agilidad en el flujo de mercancías, si bien es necesario que todas las administraciones actúen de manera coordinada y que se implemente de manera uniforme en toda la Unión Europea.

Según la Agencia Tributaria, la VUA tiene por objeto el despacho de mercancías en la Aduana mediante la creación de herramientas informáticas que permiten una mayor coordinación entre los distintos servicios de inspección en frontera, anticipando el control y reduciendo en gran medida los costes del despacho, ya que los controles e inspecciones efectuados por la Aduana o por otros organismos, se llevan a cabo en un mismo lugar y en un mismo momento, evitando los gastos y el tiempo que supone el hecho de que un contenedor sea sometido en más de una ocasión a un examen físico.

DESARROLLO INCOMPLETO

Por tanto, la implantación de la VUA sirve facilitar una mejora de la competitividad de los operadores españoles en el mercado comunitario, permitiendo captar nuevas operaciones comerciales en beneficio de la propia competitividad de los puertos españoles, "donde los trámites aduaneros y para aduaneros se realizan con ahorro en costes y tiempo". Así lo destaca la Administración Tributaria de España, en la que está integrada la Aduana, desde que se anunció la puesta en marcha de la Ventanilla Única Aduanera en 2016.

Sin embargo, la VUA, tal como la describe el propio Código Aduanero, no está totalmente desarrollada en España, ya que aún es necesario enviar la misma documentación de una importación a la Aduana y a los distintos servicios de inspección en frontera, puesto que cada uno tiene su sistema informático independiente.

Si bien es cierto que entre las diferentes administraciones sí funciona el sistema de la VUA y envían una única comunicación, para que esté debidamente implantada se necesita, por una parte, que sea bidireccional y que el operador no tenga que hacer ese trabajo repetitivo; por otra, que implique también la finalización de dobles o triples posicionados de mercancías para superar los distintos controles.

VENTAJAS PARA LOS OPERADORES

La VUA está diseñada para facilitar una mejora de la competitividad de los operadores en el mercado comunitario, lo cual permitirá captar nuevas operaciones comerciales en beneficio de la propia competitividad de los puertos españoles, donde los trámites aduaneros y para aduaneros se realizarán con ahorro en costes y tiempo.

Para los operadores del comercio exterior, la implantación de la Ventanilla Única permitirá una mejor planificación de las operaciones de importación, al poder presentar los documentos de importación y obtener información sobre los certificados necesarios para cada operación con mayor antelación. Además, los operadores se verán beneficiados de un ahorro en el tiempo y el coste de permanencia de las mercancías en la Aduana, así como en los derivados de la inspección de la carga.

Con la coordinación de posicionamientos se asegura la revisión conjunta por parte de todas las administraciones, lo cual simplifica los movimientos de los contenedores. Igualmente, obtendrán un ahorro adicional en la tramitación del despacho de las mercancías, al poder reutilizar, siempre que la legislación lo permita, la documentación presentada ante los diferentes organismos.

A mayor competitivo del sistema aduanero, mayor competitividad del comercio exterior y del sistema portuario.

MÁS OPORTUNIDADES CON EL DESPACHO CENTRALIZADO EUROPEO

Junto a la Ventanilla Única Aduanera, otro proyecto en el que está implicada la Unión Europea y que puede representar para España importantes oportunidades para obtener una ventaja competitiva con respecto a los países de su entorno es el Despacho Centralizado Europeo, que servirá para lo mismo que el nacional, pero a nivel del Territorio Aduanero de la Unión (TAU). Es decir, que un operador situado en un Estado miembro del TAU podrá despachar la mercancía en la Aduana de otro Estado miembro, lo que aumentará la competencia entre operadores, que pasarán a competir a nivel de la Unión.

En opinión de Martín Fernández, secretario técnico de FETEIA-OLTRA, "como todos los cambios de paradigma, esto supondrá una oportunidad y, a la vez una amenaza, en función de cómo se afronte la nueva situación", ya que refuerza la necesidad de contar con un sistema aduanero a nivel nacional lo más competitivo y eficiente posible, puesto que lo contrario supondría una mayor fuga de mercancías a otros Estados miembros.

APLICAR LAS HERRAMIENTAS

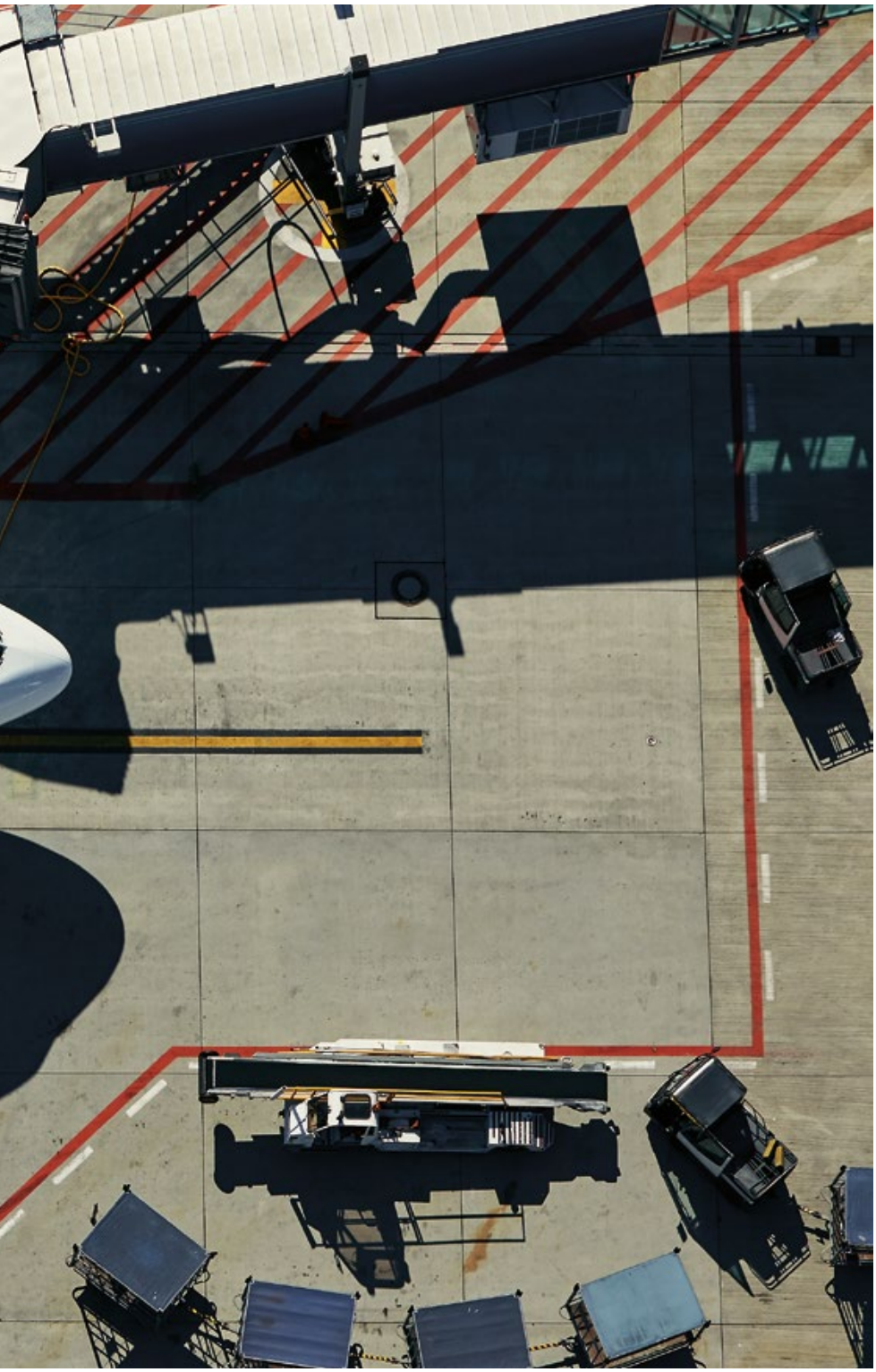
"Contamos con un sistema portuario magnífico, con algunos de los puertos más eficientes de la UE; sin embargo, no debemos olvidar que estamos en un territorio aduanero único, por lo que los importadores y exportadores pueden elegir introducir o expedir las mercancías por el Estado miembro que consideren, por lo que las cuestiones administrativas adquieren una importancia capital a la hora de elegir las rutas logísticas elegidas por los operadores", dice Fernández, quien avisa de la necesidad de que la Administración trabaje de manera colegiada con el fin de lograr la facilitación del comercio.

Cuanto más competitivo sea nuestro sistema aduanero, más competitivo será el sector del comercio exterior y nuestros puertos, y más trabajos mantendremos y crearemos. Tenemos las herramientas para ser líderes europeos en este sector capital para nuestra economía, pero resulta necesario aplicarlas adecuadamente.

Crece la necesidad de contar con un sistema aduanero a nivel nacional lo más competitivo y eficiente posible, puesto que lo contrario supondría una mayor fuga de mercancías a otros Estados miembros

EN BUSCA DE LA COMPETITIVIDAD

Los transitarios aéreos deben sortear diariamente cuellos de botella en las terminales de handling y en las inspecciones aduaneras.



BÁRBARA CORDERO

La figura del transitario aéreo es clave para organizar y garantizar las exportaciones e importaciones de las mercancías entre aeropuertos de todo el mundo. Su gran ventaja reside en sus contactos, a través de los cuales puede seleccionar la opción de vuelo que más se ajuste a las necesidades de sus clientes, así como garantizar las inspecciones aduaneras, ya que la gran mayoría de ellos son Operadores Económicos Autorizados (OEA), es decir, se configuran como una figura de confianza para la Aduana.

Sin embargo, el transitario aéreo se enfrenta en España a problemáticas históricas que, lejos de mejorar, se agravan con el paso del tiempo. Ejemplo de ello son asuntos como: el colapso de las terminales handling, la falta de infraestructuras y servicios eficientes, la digitalización, la creación de un Puesto de Control Fronterizo único (PCF) o el aumento de personal en las inspecciones aduaneras.

En España, la figura del transitario aéreo se centra sobre todo en el aeropuerto Adolfo Suárez Madrid-Barajas, puesto que ocupa el primer puesto en el ranking de la red de Aena, tanto en pasajeros como en mercancías. Por ello, este apartado se centrará espe-

Hasta agosto, se movieron 651,94 millones de kilos de carga en los aeropuertos españoles, lo que supone una recuperación del 97% de los niveles de 2019

DSV cuenta con herramientas de digitalización propias para un eficiente control de las cargas aéreas sin la dependencia de ninguna plataforma externa.

cialmente en analizar las principales mejoras que necesita dicho enclave para conseguir que el trabajo de los transitarios no se vea mermado por deficiencias en los servicios y las instalaciones.

CARGA AÉREA: RECUPERACIÓN PAULATINA

El tráfico aéreo recupera su pulso de forma paulatina desde la irrupción de la pandemia en 2022. Dos años después de la paralización total de la actividad de viajeros, los aeropuertos de la red de Aena cerraron el mes de agosto de 2022 con 27,3 millones de pasajeros. Esta cifra se encuentra a 7,4 puntos porcentuales de los niveles previos a la pandemia, por lo que ya se ha recuperado el 92,6% del tráfico registrado en agosto de 2019.

En el acumulado hasta el octavo mes del año, la distancia con respecto a los niveles de 2019 se amplía hasta los casi 15 puntos porcentuales. Aunque los 159,3 millones de pasajeros registrados en los aeropuertos de Aena son muy buena noticia tras haber arrancado desde cero en mayo de 2020, no superan los 186,81 millones del acumulado hasta agosto de 2019.

Estas cifras se deben tener en cuenta a la hora de analizar las mercancías, ya que el transporte de las mismas, en la gran mayoría de las ocasiones, se realiza en las bodegas de

> Si queremos ser competitivos la Administración debería darnos las mismas herramientas que los principales y más destacados aeropuertos de nuestro entorno con servicios durante las 24 horas al día los 7 días de la semana, con instalaciones altamente dotadas y únicas para todas las inspecciones, criterios normativos armonizados para importar y exportar mercancías

Laura Moreira
Directora de ATEIA-Oltra Madrid

pasaje. En el mes de agosto, se movieron 78,46 millones de kilos en los aeropuertos españoles, lo que supone un retroceso del 6,3% con respecto al mismo mes de 2019 y del 1,7% con respecto al mismo mes de 2021.

En el acumulado, las cifras mejoran y la distancia con respecto a los niveles prepandemia se recorta. Hasta agosto, se movieron 651,94 millones de kilos, lo que supone una recuperación del 97% de los niveles de 2019, cuando se movieron 672 millones de kilos. Además, con respecto al mismo período de 2021, las mercancías crecieron un 6,3%, lo que denota una recuperación paulatina.

Mientras que en la pasada edición hablábamos del impulso que habían tomado los aeropuertos de Vitoria y Zaragoza, arrebatando este último el segundo puesto del ranking al aeropuerto de El Prat de Barcelona, en esta ocasión debemos hablar de la recuperación sostenida que están experimentando los principales aeropuertos de la red de Aena: Barajas y El Prat.

MADRID-BARAJAS

El Aeropuerto Adolfo Suárez Madrid-Barajas se configura como el motor del transporte aéreo en España. Este galardón se sustenta en que el enclave superó en los seis primeros meses del año sus cifras prepandemia, configurándose como el mejor semestre de su historia. Hasta julio, el aeropuerto madrileño acumuló 322,47millones de kilos de mercancías, un 17,1% más que en el mismo período de 2021 (275,38 millones de kilos) y un 4,2% más que en el acumulado hasta julio de 2019 (309,49 millones de kilos).

Además, en julio el peso de Barajas en el tráfico nacional (79,90 millones de kilos) es del 56,34%, mientras que en 2021 era del 54,10% y en 2019 del 55,44%, por lo que ha incrementado su relevancia en el tráfico de mercancías en la red de aeropuertos de Aena.

Además, esta tendencia continuó en el mes de agosto, cuando el aeropuerto madrileño movió 43,51 millones

El Aeropuerto de Madrid-Barajas es el más importante de la red de Aena y de él se extrapolan todas las problemáticas a las que se enfrentan los transitarios aéreos.

Madrid-Barajas superó en los seis primeros meses del año sus cifras prepandemia, configurándose como el mejor semestre de su historia

Somos conscientes de que las inversiones necesarias para tener una correcta infraestructura aeroportuaria son mayúsculas. Pero indudablemente sería necesario mejorarlas si no queremos perder competitividad. Esto requiere un esfuerzo constante, acción y visión de futuro y se basa en la inversión y la innovación tanto del sector público como del privado

Albert Ballester
Director de Airfreight Spain & Portugal de DSV. www.dsv.com/es

El Aeropuerto de Barcelona es el segundo más importante de la red de Aena.

de kilos, lo que supone tan solo un 1,9% menos que en el mismo mes de 2019 y un 3,7% más que en agosto de 2021.

En los ocho primeros meses del año, la carga aérea en Barajas creció un 3,4% por encima de sus niveles prepandemia y un 15,3% con respecto al mismo período de 2021.

BARCELONA-EL PRAT

El aeropuerto Josep Tarradellas Barcelona-El Prat, creció en el mes de agosto un 1% por encima de sus niveles prepandemia, pasando de 13,18 millones de kilos a 13,32 millones. Sin embargo, en el acumulado (102,54 millones de kilos), el aeropuerto catalán todavía se encuentra a un 8,6% de los niveles de 2019 en ese mismo período, cuando se registraron 112,14 millones de kilos.

No obstante, se debe resaltar que, en el acumulado hasta agosto de 2021, la distancia era de 25 puntos porcentuales, por lo que se puede afirmar que el Aeropuerto de Barcelona está recuperando su pulso de manera constante.

Ya en el mes de julio El Prat recuperó su segundo puesto en el ranking de la red de Aena, al haber recortado la distancia con respecto a sus niveles prepandemia, quedándose a un 7,8%, en comparación con el -24,9% de julio de 2021.

Así, en julio de 2022 El Prat movió 14,52 millones de kilos, lo que supone un 18,17% del total nacional. En comparación con el mismo mes de 2021 (11,83 millones de kilos), El Prat creció un 22,7%; mientras que con respecto a 2019 (15,75 millones de kilos), año prepandemia, el tráfico de mercancías todavía se encontraba a casi 8 puntos porcentuales.

En el acumulado hasta julio, el aeropuerto catalán acumuló 89,22 millones de kilos, lo que supone un crecimiento del 21,4% con respecto al mismo periodo de 2021, cuando se alcanzaron los 73,51 millones de kilos. En referencia al acumulado hasta julio de 2019, El Prat cayó un 9,8%, sin poder superar los 98,96 millones de kilos del año prepandemia.

Este detallado análisis de la carga aérea es esencial para comprender la situación actual de los transitarios aéreos, que van recuperando el 100% de su actividad a medida que los aeropuertos españoles lo van haciendo con los vuelos de pasaje y carga.

De hecho, del primer aeropuerto de Aena se pueden, y se deben, extrapolar todas las problemáticas, los retos y las oportunidades de los forwarders aéreos, ya que la mayoría de sus clientes basan sus operativas en Barajas.

> Barcelona-El Prat, creció en el mes de agosto un 1% por encima de sus niveles prepandemia, pasando de 13,18 millones de kilos a 13,32 millones

Una de las principales reivindicaciones de los transitarios aéreos es mejorar la eficiencia de las compañías handling.

TERMINALES HANDLING, TODAVÍA CON RETRASOS

BÁRBARA CORDERO

Los retrasos en las entregas y recogidas de mercancías en las compañías handling se configuran como la principal inquietud para los transitarios, ya que de su eficiencia depende el éxito de su servicio y de la cadena de suministro.

Es esencial que cuando la mercancía llega al aeropuerto, los operarios de la terminal handling realicen la descarga de esta de la forma más eficaz posible para que, posteriormente, pase los controles aduaneros correspondientes. Asimismo, cuando la carga debe ser exportada, tras securizarla y paletizarla, se posiciona para que los operarios de la compañía handling la carguen en la bodega del vuelo de pasajeros o en el propio carguero. Por ello, para que los transitarios puedan cumplir con el timing referido a sus clientes es fundamental que este eslabón de la cadena logística funcione correctamente.

Pero la realidad es que no funciona como debería. Así lo expone la directora de la Asociación de Transitarios de Madrid, ATEIA-OLTRA Madrid, Laura Moreira Fernández, quien asegura en declaraciones a Diario del Puerto Publicaciones que "lamentablemente los retrasos en las entregas y recogidas de mercancías en las compañías handling se siguen

Los retrasos en las entregas y recogidas de mercancías en las compañías handling se configuran como la principal inquietud para los transitarios, ya que de su eficiencia depende el éxito de su servicio y de la cadena de suministro

El MITMA ha puesto en marcha un estudio sobre los tiempos de espera en las zonas de carga y descarga.

<< Los retrasos en las entregas y recogidas de mercancías en las compañías handling se siguen produciendo al mismo nivel que años anteriores, incluso algunos días de la semana los retrasos son mayores de lo habitual

Laura Moreira Fernández (ATEIA-OLTRA Madrid)

produciendo al mismo nivel que años anteriores, incluso algunos días de la semana los retrasos son mayores de lo habitual".

Por su parte, el director de Airfreight Spain & Portugal de DSV, Albert Ballester, acusa los retrasos en estas terminales a la post-pandemia, que ha traído consigo un mayor volumen de expediciones. "El problema vivido en el período post COVID no ha sido fácil para nadie. El repentino aumento de cargas y frecuencia de vuelos en el mercado y los recursos disponibles para atender los mismos en las terminales ha creado en algunos momentos situaciones muy delicadas. Actualmente, han podido normalizar el servicio, pero no olvidemos la gran dificultad que significa atender todas las cargas que salen y entran en un país. En cuanto a la cantidad de terminales, desde el punto de vista del transitario, lo ideal es un mercado de competencia perfecta y sobre su efectividad nos consta que trabajan para una mejora continua", explica Ballester.

Con un atisbo de esperanza, Moreira celebra que desde el Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana (MITMA) se haya puesto en marcha un estudio sobre los tiempos de espera en las zonas de carga y descarga. "Desde el Comité Nacional de Transporte se ha propuesto analizar la problemática existente en estas instalaciones y esperamos que los resultados del mismo puedan servir para mejorar esta situación", indica la directora de ATEIA-Madrid.

<< En cuanto a la cantidad de terminales, desde el punto de vista del transitario, lo ideal es un mercado de competencia perfecta y sobre su efectividad nos consta que trabajan para una mejora continua

Albert Ballester (DSV)

Los transitarios aéreos reclaman de manera insistente a la Administración la creación de un Puesto de Control Fronterizo único (PCF).

PCF: UNA PETICIÓN HISTÓRICA

BÁRBARA CORDERO

Las mercancías que llegan a los puertos españoles, especialmente al de Madrid-Barajas, deben pasar por la inspección aduanera correspondiente. El problema aparece cuando esas inspecciones no se realizan de forma inmediata por incompatibilidad de horarios, porque se trata de una inspección especial o porque no hay personal suficiente para atender todo el volumen de mercancía entrante.

Ante esta situación, los transitarios reclaman de manera insistente a la Administración la creación de un Puesto de Control Fronterizo único (PCF), que ayude a sortear estas limitaciones que, por desgracia, son una realidad diaria en los aeropuertos. "Todo lo que signifique una mejora para los procesos y una mayor agilidad es beneficioso", apunta el director de Airfreight Spain & Portugal de DSV, Albert Ballester.

> Para los transitarios y sus clientes, la creación de un PCF único es una necesidad imperiosa porque se ahorraría tiempo y dinero
>
> *Laura Moreira Fernández (ATEIA-OLTRA Madrid)*

Según detalla la directora de la Asociación de Transitarios de Madrid, ATEIA-OLTRA Madrid, Laura Moreira Fernández, "para los transitarios y sus clientes, la creación de un PCF único es una necesidad imperiosa porque se ahorraría tiempo y dinero" y añade que "pese

Una de las reivindicaciones históricas de ATEIA-Madrid es incremento de funcionarios o la contratación de más personal para atender los controles de farmacia.

"UN AUMENTO DE PERSONAL EN LAS INSPECCIONES ESPECIALES SE TRADUCE EN MÁS AGILIDAD Y COMPETITIVIDAD"

Gran parte de la problemática con la que se topan los transitarios aéreos en su día a día se centra en la falta de personal para la realización de inspecciones especiales. De hecho, desde ATEIA se reclama desde hace tiempo "un aumento del personal destinado a las distintas inspecciones especiales con el fin de que los permisos o certificados se tramiten con más agilidad para, así, poder ser competitivos y eficaces desde un punto de vista logístico".

Es más, una de las reivindicaciones históricas de ATEIA-Madrid es incremento de funcionarios o la contratación de más personal para atender los controles de farmacia con el fin de que haya una inspección adicional en el turno de mañana, se incluya una inspección por la tarde y otra los fines de semana. En junio de este año, la Delegación del Gobierno en Madrid incorporó nuevo personal al servicio de inspección especial de farmacia en el Aeropuerto de Barajas e implementó un nuevo turno tras la petición realizada por parte de la Asociación de Transitarios de Madrid.

Según detalla la directora de la Asociación de Transitarios de Madrid, ATEIA-OLTRA Madrid, Laura Moreira Fernández, la Delegación de Gobierno en Madrid "está muy sensibilizada con estas peticiones y concretamente para la inspección especial de Farmacia obtuvimos un gran apoyo para la incorporación de personal y el establecimiento de turnos adicionales".

Sin embargo, detalla Moreira, "esta mejora no tuvo el impacto esperado, ya que de manera prácticamente simultánea se cesó a cuatro empleados dedicados a dicha inspección. Esto supuso unos retrasos considerables en la tramitación de las inspecciones de farmacia con los consecuentes perjuicios económicos y logísticos".

Los transitarios señalan que resulta necesario reforzar los equipos de inspección, ya es una cuestión estratégica como región y como país

Ante esta situación, la directora de ATEIA-Madrid subraya que "resulta necesario reforzar los equipos de inspección. El cliente final cada vez es más exigente con los plazos de entrega, por lo que esta se ha convertido ya en una cuestión estratégica como región y como país".

La efectividad de las operaciones de carga en los aeropuertos influye de manera directa en el éxito de la cadena de suministro.

a que la mayor parte de los actores estamos convencidos en los beneficios del PCF único, el proyecto no se materializa, extremo que seguiremos reclamando a la Administración por entender que su creación debe tener un impulso y liderazgo público no privado".

Además, la directora de ATEIA-Madrid asegura que "la Aduana apoya la medida, al igual que las inspecciones especiales, pues supondría realizar su trabajo de manera más eficiente sin necesidad de desplazarse por las distintas instalaciones que están autorizadas".

En este sentido, es necesario recordar que desde la Asociación de Transitarios de Madrid se ha denunciado en reiteradas ocasiones el hecho de que el personal de los controles especiales tenga que hacer rutas por las diferentes instalaciones de estas empresas privadas "para pasar las inspecciones en horarios concretos que tampoco se corresponden con la agilidad que requiere el primer aeropuerto de España".

Por ello, Moreira subraya que "el sistema actual está suponiendo graves perjuicios para muchos importadores que se ven obligados a devolver la carga a origen, a mandarla a un tercer país o destruirla si entra en las instalaciones de una compañía handling que no está autorizada para pasar un determinado control especial. Si el aeropuerto de Barajas contase con unas únicas instalaciones de almacenamiento que permitiesen realizar en las mismas todas y cada una de las inspecciones aduaneras y especiales que se requiriesen, no nos encontraríamos ante perjuicios tan evidentes y carentes de lógica".

Si el aeropuerto de Barajas contase con unas únicas instalaciones de almacenamiento que permitiesen realizar en las mismas todas y cada una de las inspecciones aduaneras y especiales que se requiriesen, "no nos encontraríamos ante perjuicios tan evidentes y carentes de lógica", opina Moreira

CCS, HECHO. Y AHORA, ¿QUÉ?

BÁRBARA CORDERO

Desde el mes de junio, el sector aéreo cuenta con la herramienta digital que se configuraba antes de su diseño como la esperanza para eliminar los cuellos de botella en la entrega y recogida de mercancías en los aeropuertos: el Cargo Community System (CCS), que recibe el nombre de Vellore.

Tras realizar las pruebas piloto en los aeropuertos de Madrid y Barcelona, Vellore, impulsado por Aena y desarrollado por Portel, entró en funcionamiento en junio para todos los usuarios de la carga aérea en una primera fase. La parte del CCS que entró en es la que permite agilizar el proceso de recogida de carga aérea, evitando el uso del papel. "Esta primera fase es la primera pieza del CCS y se irán añadiendo nuevas en base a las demandas de la comunidad aérea", apuntó el director de Innovación de Portel, Alfonso González, durante la celebración del Madrid Air Cargo Day el 24 de mayo en Madrid.

Esta herramienta cubre desde la llegada de la mercancía hasta su salida por las terminales y está dirigida a los agentes handling, a los transitarios, a las empresas de transporte, a los transportistas/conductores, a AENA y a la Aduana, además de a los cargadores, "con el objetivo de mantener un flujo de datos continuo y en tiempo real entre los diferentes agentes que intervienen en el proceso de la recogida de la carga aérea", indicó González.

Asimismo, el director de Innovación de Portel explicó a este Diario durante la celebración del Salón Internacional de la Logística (SIL) que para finales de 2022 se espera que el CCS se puedan incorporar todas las terminales de carga y que eso arrastre también a los usuarios transitarios y agentes de transporte con ellos.

Otra de las implementaciones más requeridas es la de la Ventanilla única Aduanera, tal y como establece el Código Aduanero de la Unión (CAU)

Para la directora de la Asociación de Transitarios de Madrid, Laura Moreira Fernández, la puesta en servicio del CCS "supone una ayuda para dejar de utilizar tanto papel en la operativa de las empresas, lo que ayuda a agilizar los procesos de recogida de la carga".

Mientras para el director de Airfreight Spain & Portugal de DSV, Albert Ballester, "este primer paso es un avance porque aún existen demasiados procesos arcaicos que deben ser eliminados" y señala que "también son necesarios más proveedores para que el proceso de

> Son necesarios más proveedores para que el proceso de digitalización sea más transparente y competitivo
>
> *Albert Ballester (DSV)*

EN DETALLE

El CCS se ha contemplado para desarrollarse en tres fases diferenciadas

1. **Gestión de documentos de transporte a la importación, para eliminar el papel y ofrecer mayor claridad a los agentes handling y los transitarios. Ya en funcionamiento**
2. **Reserva de muelles en las terminales de handling, donde un transitario podrá reservar el espacio y la franja horaria en el muelle de carga para entrega y recepción de mercancías, con el fin de evitar cuellos de botella. Próximamente**
3. **Reserva de muelles en las terminales y acceso a la base de datos de conductores, que permite identificar de forma automática al conductor que entrega o recoge la mercancía en el aeropuerto. Próximamente**

digitalización sea más transparente y competitivo". Asimismo, Moreira indica que el hecho de que Vellore sea multidispositivo "también ayuda a trabajar en un entorno de teletrabajo y movilidad de las personas y busca una mayor eficiencia y transparencia".

Sin embargo, la digitalización en la carga aérea es una carrera de fondo y todavía se necesitan muchas más soluciones tecnológicas que agilicen la entrada y la salida de las mercancías en los aeropuertos españoles.

En este sentido, Moreira señala que "es necesario dejar atrás el papel cuanto antes, tanto en lo referido al transporte como a la operativa aduanera y/o de controles especiales, pues supondrá mejora de eficiencia y avanzar en el objetivo de logar una aduana verde".

Además, otra de las implementaciones más requeridas es la de la Ventanilla única Aduanera, tal y como establece el Código Aduanero de la Unión (CAU).

Aena está desarrollando tres terminales handling en la Rampa 7 del aeropuerto de Barajas.

SE BUSCAN INSTALACIONES DE PRIMER NIVEL

BÁRBARA CORDERO

Más allá de contar con herramientas de digitalización, de mejorar la eficiencia de las compañías handling o de crear un PCF único, la clave de la optimización de las operaciones en los aeropuertos es contar con infraestructuras modernas y capaces de responder al volumen de mercancías que entran y salen diariamente de los aeropuertos.

"Cada vez son más las voces que alertan de riesgos de colapsos continuados en los grandes aeropuertos incluyendo, por tanto, el de Madrid. Hay que tener en cuentas que la previsión es que la carga aérea crezca durante los próximos años, por lo que corremos el riesgo de morir de éxito", advierte la directora de la Asociación de Transitarios de Madrid, Laura Moreira Fernández.

"Debemos tener en cuenta que el aeropuerto de Madrid-Barajas es el que más volumen de carga aérea tiene de toda España, pero en términos generales las instalaciones y los servicios a los que obligatoriamente hay que acudir para la correcta importación o exportación de las mercancías, no están a la altura de la demanda logística y comercial que existe en nuestra región", denuncia Moreira, que asegura que Madrid tiene una posición geográfica estratégica, ya no solo a nivel nacional, sino también internacional por ser uno de los puntos

La clave de la optimización de las operaciones en los aeropuertos es contar con infraestructuras modernas y capaces de responder al volumen de mercancías que entran y salen diariamente de los aeropuertos

de entrada desde África y también respecto al comercio con Hispanoamérica por las raíces que nos unen. "Los operadores hacen sus esfuerzos para captar negocio de todas partes del mundo y atraer riqueza a nuestro país, por lo que deberíamos esperar lo mismo por parte de la Administración y dotarnos de los medios necesarios (materiales y fiscales) para que el negocio captado tenga visos de permanencia a largo plazo", recalca.

La clave de la competitividad, para Moreira, está en que la Administración ofrezca las mismas herramientas que los principales y más destacados aeropuertos de nuestro entorno con servicios durante las 24 horas al día los 7 días de la semana, con instalaciones altamente dotadas y únicas para todas las inspecciones. "Si se cumple con esta parte, los operadores seguirán cumpliendo con la suya de lograr un sector del comercio exterior eficiente, dinámico y confiable", señala Moreira.

Por su parte, el director de Airfreight Spain & Portugal de DSV, Albert Ballester, indica que, "a pesar de que las inversiones necesarias para tener una correcta infraestructura aeroportuaria son mayúsculas, es indudable que es necesario mejorarlas si no queremos perder competitividad", y expone que para ello "se requiere un esfuerzo constante, acción y visión de futuro y se basa en la inversión y la innovación tanto del sector público como del privado".

TENER EN CUENTA A LA CARGA

Una de las principales soluciones que propone la directora de ATEIA-Madrid es que en los planes de mejora y expansión del aeropuerto se tenga más en cuenta a la carga, "que es la que realmente hace rentables los vuelos y, por tanto, que sobrevivan los aeropuertos, siendo necesario que se apueste por la creación de instalaciones de primer nivel para el aeropuerto número uno de nuestro país".

> El aeropuerto de Madrid-Barajas es el que más volumen de carga aérea tiene de toda España, pero en términos generales las instalaciones y los servicios a los que obligatoriamente hay que acudir para la correcta importación o exportación de las mercancías, no están a la altura de la demanda logística y comercial que existe en nuestra región
>
> *Moreira (ATEIA Madrid)*

En este sentido, Aena, como gestor de infraestructuras aeroportuarias, trabaja desde hace unos años en la puesta en marcha de infraestructuras orientadas a la mejora de las terminales handling que permitan hacer más eficientes las operaciones de carga aérea.

El proyecto que más destaca es el Airport City AS Madrid-Barajas o Área 1, la zona que comprende la antigua Ampliación Sur del Centro de Carga Aérea de Barajas. Esta primera fase está enmarcada dentro de las superficies dedicadas a desarrollo logístico y actividades asociadas aeroportuarias y comprende 28 hectáreas de suelo para desarrollar, con 152.914 metros cuadrados edificables.

Para su creación, Aena seleccionará un socio inversor para la creación de la sociedad de gestión de la primera área de desarrollo logístico de la Airport City Adolfo Suárez Madrid-Barajas. Hasta la fecha, se han seleccionado cinco candidatos y, aunque se previó conocer en verano al socio con el que Aena formará una sociedad conjunta, al cierre de esta edición, se desconoce la empresa seleccionada.

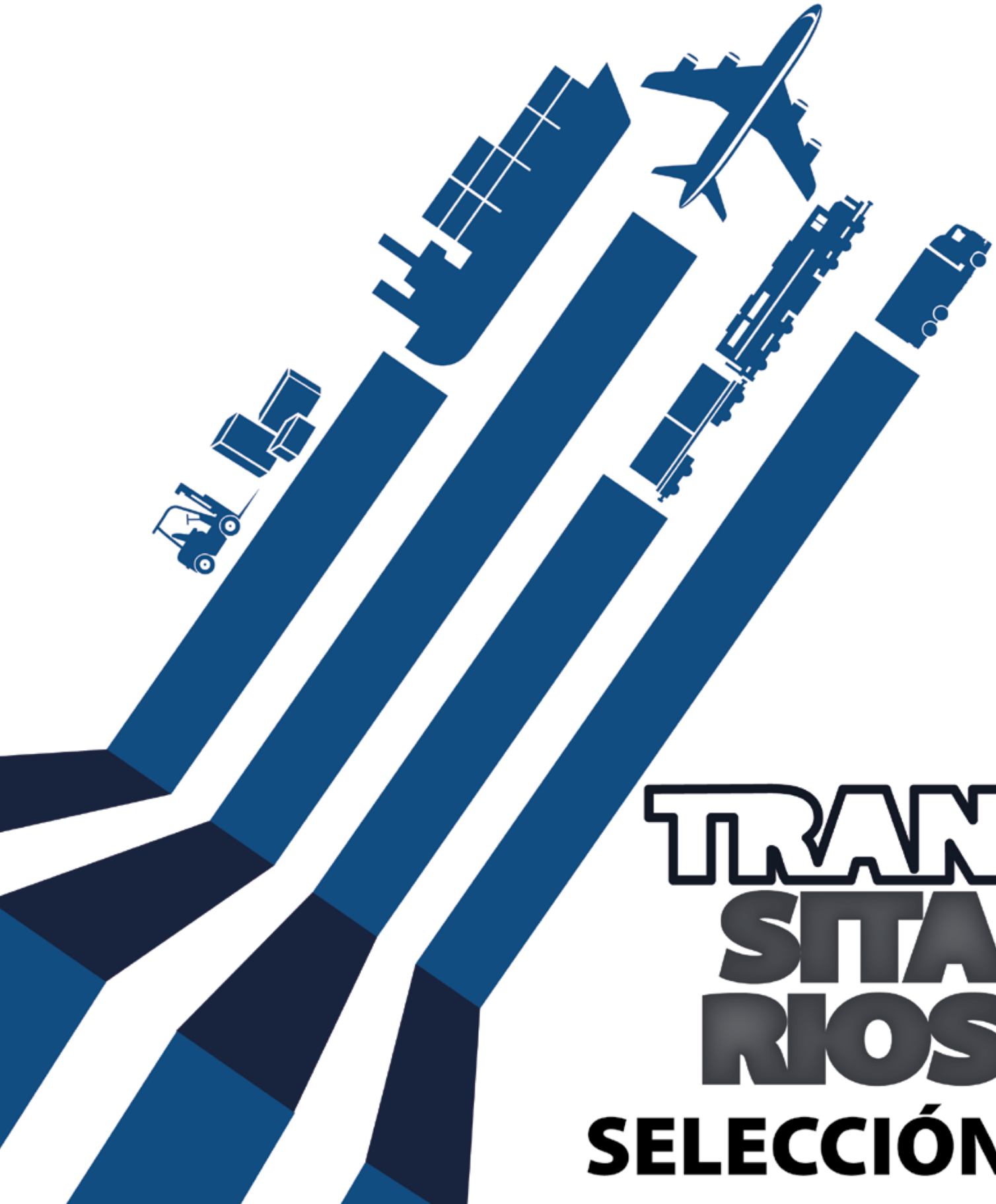
Además, Barajas tiene en marcha tres proyectos de nuevas naves de carga aérea. La primera de ellas destinada a actividades de handling y concedida a WFS, que se encuentra en Rampa 7, en el Polígono de Rejas del Centro de Carga Aérea.

Las otras dos naves son las que Anea ha concedido a Alaire e IAS Handling, ambas destinadas a operaciones de handling de mercancías no rampa, almacenamiento, transporte y distribución de mercancías y carga aérea. En este caso, el espacio que se lanzó a concurso por Aena está situado en la parcela I.2, ubicada en la zona Rampa 7 del Centro de Carga Aérea, antiguo Polígono de Rejas, donde ya operan otras compañías como DHL, Transjunior y Correos.

Según ha informado Aena, los tres proyectos "se encuentran en diferente estado de desarrollo y aún no han finalizado las obras".

Por su parte, la nueva terminal de carga del Aeropuerto de Zaragoza "tampoco ha finalizado aún y se estoma que esté lista para el último trimestre de este año".

Asimismo, tras la paralización del Plan Inmobiliario del Puerto de Barcelona, Aena confirma que "en este momento no hay calendario previsto para el desarrollo de la Ciudad Aeroportuaria de Barcelona".



TRANSITARIOS

SELECCIÓN

Aduanas Llobet

Delegación Valencia:
Av. Del Puerto, 282, 3°-5ª
46024 Valencia (Spain)
T. +34963308485 - F. +34963309968

Delegación Madrid:
Pol. Industrial de Coslada
C/ Fuentemar 16, local 19D - 28823 Madrid
Tel + 34 917607535 - Móvil + 34 630590242

Oficinas centrales:
Av Drassanes, 6-8 Planta 1ª
08001 Barcelona (Spain)
T. +34933426017/18 - F. +34933186490
llobet@aduanasllobet.com
www.aduanasllobet.com

ANTONIO LLOBET DE PABLO
PRESIDENTE

ACTIVIDAD

Aduanas Llobet se constituyó como empresa transitaria en el año 1996 al amparo del agente de aduanas Antonio Llobet de Pablo. Desde entonces y hasta la fecha este despacho ha conseguido consolidarse como uno de los puntales del sector de los servicios relacionados con el comercio exterior.

SERVICIOS

En Aduanas Llobet somos agentes de aduanas y transitarios expertos en comercio internacional y en todas las actividades relacionadas como la tramitación aduanera en cada una de las áreas de despacho -aéreo, marítimo, terrestre y ff.cc.-, gestiones diversas ajenas al despacho de aduana, depósitos aduaneros, servicios a consignatarios y navieras, y servicios transitarios.

ADUANAS

Nuestra experiencia en el sector aduanero nos permite garantizar la excelencia en cualquier tramitación de importación, tránsito o exportación.

TRANSPORTE AÉREO INTERNACIONAL

El departamento Aéreo ofrece cobertura nacional e internacional de importación/exportación.

TRANSPORTES MARÍTIMOS INTERNACIONALES

Servicios de consolidados con los principales puertos del mundo.

TRANSPORTE TERRESTRE INTERNACIONAL

Partner integrado con sólida experiencia en el mercado de transporte internacional de mercancías por carretera.

ALMACENAJE Y DISTRIBUCIÓN

Centro de almacenaje y distribución con más de 2000 m2 y la más avanzada tecnología.

Airpharm

C/ Margarita Nelken 4-6
Prologis Park San Fernando - Pol. Ind. SUp I4 "El Triángulo"
28830 San Fernando de Henares - Madrid
Phone +34 917 482 980
DLopez@airpharm.com
www.airpharm.com

DANIEL LÓPEZ
RESPONSABLE OEA

ACTIVIDAD

Airpharm es un operador logístico con más de 30 años de experiencia en el transporte internacional, logística y distribución de productos farmacéuticos, veterinarios, cosméticos y de química fina. Formado por un equipo de más de 250 especialistas, cuenta con oficinas en Madrid, Barcelona, Valencia, León, Basilea, Budapest, Dubái y Montevideo. Es Operador Económico Autorizado desde 2010 y cuenta con diferentes certificaciones y autorizaciones como GDP, ISO 9001 y 14001, Efficiency Network, DA, DDA, ADT, LAME, Plan Nacional de Seguridad, Entidad de Distribución de Medicamentos y Almacén Polivalente, entre otras.
Cuidamos de tu negocio para que tus objetivos sean una realidad.

Atlas Cargo Forwarding, S.L.

Avenida Baleares 1-12°
46023 Valencia
spain@acargo.es
Tel.: 652 056 845

CREDENCIAL OACI/IATA CAT.3 N° QDU-525905

AINHOA ARRIETA ARANBURU
CEO

ACTIVIDAD

Atlas Cargo Forwarding es una empresa joven con 10 años de experiencia en el puerto de Valencia con muchas ganas de seguir creciendo.
Ofrecemos servicio personalizado en inglés, francés y alemán, con disposición 24 horas los 7 días de la semana y festivos.
¿Porqué elegir Atlas Cargo para gestionar sus embarques? La implicación y dedicación que tenemos con nuestros clientes nos diferencia al gestionar cada embarque de principio a fin con la misma persona.
Ofrecemos servicio de transporte intermodal; terrestre, marítimo y aéreo (acreditación IATA) así como despacho de Aduanas, almacenaje o estiba del contenedor.
Gracias a nuestra red de agentes repartidos principalmente en Sudamérica y Far East abastecemos a nuestros clientes de aquello que necesitan para el transporte de su mercancía.

Badenes Logistics

OFICINA DE VALENCIA
Dr. J.J. Dómine, N°4 -10
46011 Valencia
Tel. 96 367 13 94
info@vicentebadenes.com

OFICINA DE MADRID
Paseo de la Castellana, 200
28046 Madrid
Tel. 91 904 71 09
info@vicentebadenes.com

VIRGINIA BADENES ALEMANY
GERENTE BADENES LOGISTICS

ACTIVIDAD

SERVICIOS

Nuestro objetivo es ofrecer un servicio profesional, personalizado y ágil a nuestros clientes, convirtiéndonos en sus asesores de confianza y apoyo para cada una de sus operaciones internacionales, consolidando así una relación basada en la confianza mutua. Para llevarlo a cabo confiamos y nos preocupamos por la formación continua de nuestro equipo. Lo que nos permite apoyar a nuestros clientes con un profundo conocimiento en materia aduanera y logística.
Badenes Logistics fue fundada en 1932 por lo que 90 años de trayectoria avalan la profesionalidad y buen hacer de la compañía. La constancia, seriedad y transparencia son los pilares de nuestro trabajo. Ofrecemos una dilatada experiencia tanto transporte internacional, como en aduanas o almacenaje y logística integral.

VALORES AÑADIDOS

Ofrecemos:
Servicio personalizado
Flexibilidad para adaptarnos a cualquier cambio o necesidad especifica
Conocimiento profundo de la normativa aduanera y paraduanera
Cobertura internacional en cualquier puerto del mundo

Blinter Cargo

C/ Rocafort, 11 – Bajos
08015 BARCELONA
T: 933 437 521
email: info@blintercargo.com
www.blintercargo.com

JOAN BALASTEGUI
DIRECTOR – GENERAL MANAGER

ACTIVIDAD

Blinter Cargo ofrece servicios integrales de máxima calidad, adaptados a las necesidades individuales de su clientela, en el ámbito del transporte Aéreo, Marítimo y Terrestre, así como Despachos Aduaneros y servicios de Logística, Distribución y Refrigerados.
Estamos comprometidos con la filosofía de mejorar constantemente la calidad de nuestros servicios, así como nuestros procesos operacionales y administrativos, todo ello enfocados a la satisfacción de las necesidades de los clientes y cumplir con los compromisos de calidad de servicio.
La empresa con sede central en Barcelona y con oficinas representadas en Valencia, Madrid y Bilbao, cuenta con una amplia red de corresponsales en todo el mundo, de la mano de la red global WAA, que le permite actuar de forma global, con rapidez y eficacia, al tiempo que mantiene sus estándares de calidad y seguridad para el transporte de las mercancías de sus clientes.
Blinter Cargo, basa sus servicios en un trato profesional y personalizado a cada uno de sus clientes, tarifas competitivas para todos los servicios y un seguimiento e información puntual de las mercancías a través de su sistema informático de tecnología punta.

Principales servicios:

- Transporte marítimo
- Transporte aéreo
- Despacho de aduanas
- Otros servicios como: servicios de trading, localización de compradores/distribuidores en Centro América y El Caribe, seguros a todo riesgo de Courier, manejo de mercancías peligrosas en almacén ADR.

Servicios de consolidado propios semanales a Rio Haina (Rep. Dominicana), San Jose (Costa Rica), Guatemala Citty (Guatemala) y Veracruz (México).

Transporte marítimo

Transporte aéreo

Aduanas

Otros

Blue Water Shipping España, S.A.

Via Layetana, 7 – principal 2ª
08003 Barcelona
Tel. 93 295 48 48 – Fax 93 268 16 81
bws@bws.es
www.bws.dk

AMADEU OUTEIRO
DIRECTOR

ACTIVIDAD

BLUE WATER SHIPPING ESPAÑA, S.A., queda representada a través de sus oficinas en Barcelona y Valencia, y subsedes en Madrid y Bilbao. Un equipo altamente cualificado supervisa diariamente las operaciones con las principales aerolíneas, líneas marítimas y transportistas.
Disponen de la certificación ISO 9001: 2015 de LRQA, y es agente IATA 78-4-7200 desde 1996.
La empresa pertenece al grupo danés BLUE WATER SHIPPING A/S, que tiene su sede central en Esbjerg y cuenta con oficinas propias en 27 países y 60 ciudades de todo el mundo.
Este año 2022 ha abierto oficina en Cádiz.

Cadiship

Avda. del Puerto, 1- 3º H, Edificio Trocadero
11006 Cádiz
Tel. 956 265 325
cadiship@cadiship.com
www.cadiship.com

EMILIO MEDINA
CEO

ACTIVIDAD

Como consignatario, transitario y representante aduanero, CADISHIP le ofrece todo lo que necesitan sus buques y sus mercancías.
Llevamos 25 años trabajando y prestándoles a nuestros clientes un abanico de servicios con el que no solo les permite cubrir sus necesidades logísticas más inmediatas, sino que también les permite planificar estratégicamente, crecer y expandirse allá donde se propongan.
La experiencia y profesionalidad de nuestro equipo, unido a una filosofía de empresa enfocada en el cuidado, dedicación, tesón y pasión con la que afrontar cada proyecto, inculcada por nuestro socio-fundador y actual Director Gerente, Emilio Medina, es la fusión perfecta que nos lleva a prestar un servicio de calidad, con garantías y amoldado a las necesidades del cliente. Algo que valoran enormemente y que constituye la clave de nuestro éxito.
Las empresas que confían en nosotros saben que sus mercancías, buques, tripulantes y pasajeros se encuentran en buenas manos.

Datisa Forwarders

Dr. J.J. Dómine, 4, 7º
46011 Valencia
Tel. 96 324 13 70
datisavlc@datisa.org
www.datisa.org
Delegaciones en Madrid, Barcelona, Algeciras e Irún

CARLOS TOMÁS BAIXAULI
CEO

ACTIVIDAD

TUS ENVÍOS EN MANOS EXPERTAS
Fundada en 1984 y con sede en Valencia, Datisa Forwarders se sitúa en el panorama actual como una de las empresas más importantes del sector de la logística con una visión de futuro muy clara: el servicio al cliente por encima de todo. Más de 37 años de experiencia como Agente Internacional con Certificación OEA, en más de 50 países alrededor del mundo, ofrece un servicio de Importación, Exportación y Operaciones triangulares con gestión integral de transporte para cualquier tipo de mercancías, incluyendo las catalogadas como especiales y peligrosas; bien sea por aire, mar, tren o transporte combinado.
Datisa ofrece cobertura a nivel mundial y asistencia permanente en cualquier momento gracias a su servicio Datisa Insurance, un seguro de mercancías contra los diversos riesgos que puedan afectarlas durante su traslado de un lugar a otro durante un determinado período, o situaciones (carga y descarga), relacionadas con el hecho de transporte.
Gracias a su red global con oficinas en Madrid, Barcelona, Algeciras e Irún y las relaciones consolidadas con la mayoría de líneas aéreas, garantizan un servicio totalmente fiable con tarifas muy competitivas.

Coma y Ribas, S.L.

Pol. Ind. Santiga - C/ Obradors, 7
080130 Santa Perpétua de Mogoda (Barcelona)
Tels. +34 (93) 302 14 14 - +34 (93) 301 07 49
comayribas@gcatrans.com
www.comayribas.com

RAMÓN MARGALEF
DIRECTOR GENERAL

ACTIVIDAD

TRANSITARIA, AÉREA Y MARÍTIMA

La experiencia de nuestro equipo y el contacto con las navieras nos permite ofrecerle la mejor ruta y los fletes más acordes con la misma para sus envíos de importación y exportación.

Servicio de Contenedor Completo (FCL)

Colaborando con las Navieras ofrecemos sus servicios de transporte marítimo en contenedor Completo (FCL) desde y hacia cualquier puerto de España, con soluciones adaptadas a las características de sus cargas (origen, destino, tipo de envío..). Aportamos nuestra experiencia en el transporte de mercancías a Granel en Tank container.

Servicio de Grupaje (LCL)

Para aquellas cargas que no llenan un contenedor completo, utilice nuestros Servicios de Carga Consolidada de Importación y Exportación Marítima.

- Fletes basados en las dimensiones y peso reales de su envío.
- Tiempos de llegada y salida fijos.
- Plazos fiables.
- Tiempos de tránsito más cortos.

QHSE. CALIDAD, SEGURIDAD, SALUD Y MEDIO AMBIENTE

Existen tres compromisos primordiales para COMA Y RIBAS:

- Gestionar nuestras actividades de forma eficiente para prestar un servicio de máxima calidad a nuestros clientes.
- Velar por la seguridad y la salud de nuestros empleados y de las personas que colaboran con nosotros.
- Respetar el medio ambiente durante el desarrollo de nuestras actividades.

Fiel a estos compromisos, COMA Y RIBAS ha impulsado e implantado desde 1994 sistemas y planes de gestión que permiten, junto con la formación permanente, alcanzar los objetivos marcados en estas áreas, así como mantener una actitud de mejora continua en todas sus actividades.

Diversos sistemas de calidad y seguridad están implantados y certificados en todas las actividades que llevamos a cabo.

E2E Logistics Solutions, S.L.

BARCELONA:
C/ Rambla Cataluña, 5 Pral 3ª - 08007 Barcelona
pricing@e2elogistics.es - Tel. +34 93 159 66 00
MADRID:
Avda. Europa, 26 Edif. Ática 5, 2ª Planta
28224 Pozuelo de Alarcón - Madrid
contel@e2elogistics.es - Tel. +34 91 184 59 74
BILBAO:
Alameda de Mazarredo, 16 Esc. exterior Departamento 6 - 48009 Bilbao
jon.landa@e2elogistics.es - Tel. + 34 94 635 53 22

AINHOA CARRIÓ
DIRECTORA

ACTIVIDAD

Transporte marítimo
Especialistas en FCL, LCL, RO/RO y REEFER, con un Network de Agentes altamente cualificado y presencia en más de 100 países. Realizamos Servicio Cross-Trade.
Agente registrado en la FMC- US Federal Maritime Commission, emitimos nuestros propios Conocimientos de embarque.

Transporte nacional/internacional a temperatura controlada
Servicio de cargas completas y fraccionadas de carga general y a temperatura controlada, en los rangos especificados para el producto durante todas las fases del transporte.
MINI TIR EXPRESS SERVICE con dos chóferes y conducción directa sin paradas.

Transporte aéreo
Agentes IATA. Ofrecemos servicios y soluciones a la mayor parte de aeropuertos del mundo con tarifas competitivas

División Pharma-Life Sciences
Soluciones integrales para la industria farmacéutica y veterinaria, en estricto cumplimiento de la normativa GDP.
Monitorización de temperatura, humedad, posicionamiento satelitario de la carga durante la ruta segura validada.

Cargas de proyecto
Diseñamos la mejor opción para sus proyectos de carga sobredimensionada: Ruta y máxima seguridad desde el principio al fin del itinerario.
Efectuamos Route surveys y Risk Management assestments, previos a la realización de las operaciones de movimentación y transporte.

Aduanas y Seguro Internacional de Transporte
Nuestra experiencia garantiza la rapidez y seguridad en el despacho aduanero.
Disponemos de cobertura Internacional de seguros en condiciones ICCa.

Logística y almacenaje
Espacios variables de almacenamiento, grúas con capacidad de carga de 10 toneladas, operativas hasta más de 10 metros de altura.
Control RFDI, código barras, Picking, preparación de pedidos, etc

European Forwarding

Calle Berlín, 4; portal 1; oficina 3
28224 Pozuelo de Alarcón - Madrid
Tels. 668 868 748 - 915 588 100
luca@efw.es
www.europeanforwarding.com

LUCA MARCON
DIRECTOR

ACTIVIDAD

Fácil, rápido y cerca de ti. Esa es nuestra máxima. Y lo conseguimos gracias al asesoramiento personalizado que ofrecen en cada momento cada uno de los compañeros de European Forwarding, que siguen formándose a diario para dar el mejor servicio. Nos adaptamos a lo que necesites, con servicios ad hoc y la flexibilidad de un equipo de especialistas que resolverán todas tus dudas y te facilitarán informes personalizados.
Llevamos una década como transitarios, ofreciendo servicios de representante aduanero y de transporte internacional.
¿Dónde puedes encontrarnos? En Madrid, Alicante, Barcelona, Sevilla, Las Palmas de Gran Canaria y en Santa Cruz de Tenerife.

ADUANAS | INTERNACIONAL | ADT / LAME | ASESORAMIENTO

¿Qué te ofrecemos?
En Aduanas:
- Somos especialistas en los trámites específicos de Canarias.
- Despachos de import/export en todas las aduanas y con todas las navieras.
- ADT / LAME: instalaciones propias para almacenaje temporal.
- Todo tipo de certificados: REA, fitosanitarios, SOIVRE, EUR-1, veterinario, sanitario, etc.

En Transporte internacional:
- Transporte multimodal, de grupaje y también a temperatura controlada.
- Servicios aduaneros.
- Asesoramiento personalizado de origen a destino.

Nos gusta escuchar para aprender y seguir mejorando. Por eso, realizamos continuas encuestas a nuestros clientes y nos enorgullece decir que el 92% están plenamente satisfechos.
En un momento de cambio como el que vivimos actualmente, más que nunca, importa la agilidad y la capacidad de adaptación. Nosotros estamos preparados. ¡Llámanos

EccoFreight

EccoFreight Madrid
C/ Orense, 70 -7° izq.
28020 Madrid

customerservice.mad@ecco-freight.com

FERNANDO GIMÉNEZ-GUERVÓS
CEO ECCOFREIGHT

ACTIVIDAD

EccoFreight nace en 2014 con un marcado perfil innovador y una gestión pionera en el discurso sostenible.
Nuestro compromiso con el medio ambiente nos ha convertido en un forwarder de referencia en el mercado tanto a nivel nacional como internacional.
Desde nuestra creación la sostenibilidad y el desarrollo de herramientas tecnológicas de vanguardia han formado parte de nuestro ADN, convirtiéndonos en la empresa pionera en el cálculo y reducción de emisiones CO2 en el transporte de mercancías.
Gracias a esta combinación, hemos sido capaces de desarrollar una serie de herramientas que ayudan a nuestros a clientes a tomar decisiones logísticas más eficientes.
En EccoFreight contamos con un equipo ágil y dinámico que trabaja diariamente en nuestras tres sedes ubicadas en Madrid, Valencia y Sevilla, para ofrecer con respaldo y anticipación, soporte en cualquier punto del planeta.
Nuestra amplia capacidad operativa cubre todas las necesidades de nuestros clientes, ya sea por mar, aire o tierra.
Gracias a nuestros servicios diferenciados, nuestros clientes operan de una manera más eficiente y sostenible.
La eficacia y agilidad de nuestros servicios combinan de forma creativa herramientas de avanzada tecnología, ayudando a nuestros clientes a tener una mejor comprensión del impacto medioambiental de las operaciones que nos confían.
Durante más de 8 años, hemos experimentado un crecimiento anual exponencial, convirtiéndonos en la empresa logística prescriptora de sostenibilidad referente en el sector.
En EccoFreight creemos que el conocimiento ha de ser compartido y en nuestro afán por generar y expandir nuestra conciencia medioambiental, lanzamos dos proyectos únicos en el mercado:
Eccologistics360°, la primera plataforma especializada en el cálculo y reducción de emisiones CO2. Desarrollada siguiendo los protocolos y estándares de inventariado de GEI, Eccologistics360 se ha convertido en la primera plataforma digital que combina avanzadas herramientas de análisis y control logístico con un software pionero en el cálculo y reducción de emisiones CO2, aportando valor añadido y sostenibilidad al transporte de mercancías.

Con EccoLogistics 360° buscamos ayudar a las empresas en su transición ecológica hacia la descarbonización de la logística y conseguir así el objetivo fijado para 2050.
En nuestro afán de compartir nuestros conocimientos y generar conciencia medioambiental a nivel internacional, desarrollamos EccoNetwork.
Presente ya en más de 30 países, EccoNetwork es la primera comunidad mundial de forwarders realmente comprometidas y unidos por la sostenibilidad en el transporte de mercancías.
Con el fin de conseguir el objetivo de descarbonizar al máximo el transporte de mercancías, cada miembro debe calcular una cantidad de emisiones CO2 fijada anualmente a través de la plataforma EccoLogistics360.
EccoNetwork además, destina un 15% de sus ingresos a proyectos medioambientales que contribuyen con la compensación de emisiones así como a mejorar la estrategia de RSC de todos sus socios.
En EccoFreight somos parte de la solución, transformando el presente para crear el futuro del transporte sostenible.

Global Cargo System, S.A.

GLOBAL CARGO SYSTEM
www.gcsspain.com

Calle Andarella 2, Bloque III, 5º ptas. 1-2
46014 Valencia
Tel. 963 318 700
info@gcsspain.com
www.gcsspain.com

PABLO BAULIES
DIRECTOR

ACTIVIDAD

Operador logístico internacional, ofrece una logística personalizada a las diferentes necesidades de cada cliente.

Global Cargo System es un operador logístico con más de 18 años de experiencia. Estamos especializados en el transporte internacional, todo tipo de soluciones logísticas, ofreciendo soluciones eficaces e innovadoras al mercado global durante más de una década tanto importaciones como exportaciones. Desde nuestras oficinas en Valencia, Barcelona, Madrid, Zaragoza y Murcia, en Global Cargo System, S.A. ofrecemos experiencia en la exportación e importación a todos los clientes de la península.
Sea cual sea el negocio, estamos preparados para encontrar la mejor solución de logística para nuestro cliente. En GCS compartimos un objetivo común con nuestros clientes: la entrega segura y rápida en un mercado cambiante, con restricciones de espacio, equipo y todavía afectado por la pandemia COVID. Para ello, gestionamos el envío y cumplimos los plazos. Además de contar con diez oficinas propias en China.

Lamaignere Cargo

LAMAIGNERE CARGO

SEDE CENTRAL DEL GRUPO LAMAIGNERE
Tel. 954 282 880
Avenida República Argentina, 21B, 1ªPlanta
41011 Sevilla
comercial@lamaignere.com
www.lamaignere.com

FRANCISCO HERRERO MALDONADO
DIRECTOR GENERAL

ACTIVIDAD

Lamaignere Cargo tiene más de 110 años de experiencia como transitario global y está presente en más de 10 países con oficinas propias tales como España, Chile, México, Panamá, Colombia, Estados Unidos, Corea, Singapur, Vietnam, China, Taiwán, Myanmar, Emiratos Árabes Unidos, etc....

Cuenta con un equipo integrado por expertos en logística y transporte, además de especialistas en determinadas industrias como son la aeroespacial, energía solar o infraestructuras. Gracias a la confianza depositada por los clientes, Lamaignere puede acometer soluciones a medida y cargas especiales, así como, gestionar transporte aéreo, marítimo, terrestre, despacho de aduanas, almacenaje y seguros de transporte. La misión de Lamaignere consiste en mantener un firme compromiso con proveedores, clientes, personas y accionistas. La visión es la de ser una empresa global, digitalizada y consolidada.

Además, Lamaignere dispone de diferentes espacios modernos de almacenaje en varias ubicaciones intermodales y estratégicas repartidas por España tales como Sevilla, Madrid-Coslada y Bilbao.

LX Pantos Spain S.L.U

Av. del Puerto de Alicante, nº 2, P.L.V.
46190 Ribarroja del Turia - Valencia
Tel. 963 392 633
taeh.kim@lxpantos.com
www.lxpantos.com

SANG CHAN LEE
PRESIDENTE DE LX PANTOS SPAIN SLU

ACTIVIDAD

LX Pantos Spain S.L.U, filial de LX International, es una compañía coreana de Servicios de transporte y logística que tiene cobertura a nivel internacional. Es la primera empresa logística en Corea y una de las empresas más grandes del mundo en este sector. La compañía se fundó en 1977 y tiene su sede principal en Seúl, Corea del Sur. LX Pantos opera una red de 139 sucursales y almacenes en 37 países de Asia, América del Norte, América Latina, Europa, CEI, Oriente Medio y África. Ahora, la empresa emplea aproximadamente 3.400 personas a nivel mundial.

La gama de servicios ofrecidos por LX Pantos Spain incluye: el transporte aéreo, marítimo, por carretera y ferrocarril, los servicios de almacenaje y distribución, el transporte de carga de proyectos, un servicio de consultoría logística, el envío express (International Express), los servicios de Terminal y despacho de aduanas.

Actualmente, la empresa tiene más de 2.500 clientes en varios sectores: la electrónica, la maquinaria, la industria automovilística, la química, los bienes de consumo, los productos farmacéuticos y de la construcción.

En 2010, LX Pantos alcanzó la vigésima-sexta posición del mundo en su sector (por los ingresos), la cuarta en transporte marítimo y la décima en transporte aéreo (por volumen).

En 2014, LX Pantos Spain adquirió la certificación OEA como operador logístico de área consolidada añadiéndose así a otras certificaciones OEA anteriores en otros países tales como Reino Unido, Hong Kong, Shanghái. Tailandia y Polonia.

Desde 2018 nuestra filial española se ha consolidado como almacén de depósitos temporal (ADT) y depósito aduanero convirtiéndose así en un gran referente en el sector.

El principal objetivo de LX Pantos Spain es unirse a las filas de empresas de logística de fama mundial basadas en una mentalidad innovadora y la voluntad de enfrentar todos los desafíos, a través de unas estrategias claras y marcadas como son la búsqueda de nuevas oportunidades comerciales, con un liderazgo seguro en costos, construyendo un sistema de cooperación beneficioso para los clientes y desarrollando profesionales competentes (consultores y líderes logísticos).

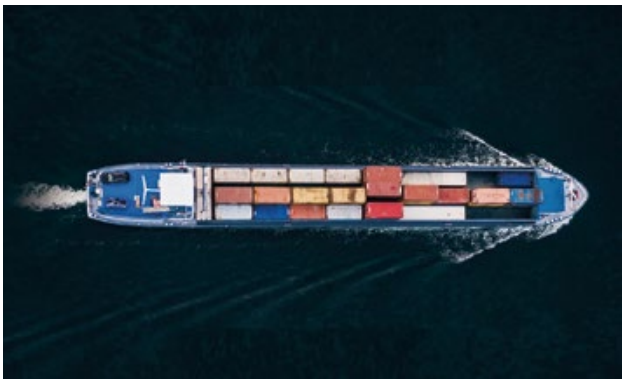
Lantia Marítima, S.L.

Av. Castilla,2 Edificio E, Planta Baja
28830 San Fernando de Henares
Tel. 902 992 573
madrid@lantiamaritima.com
www.lantiamaritima.com

ALFONSO GARCÍA
DIRECTOR

ACTIVIDAD

Trabajamos para ofrecerte el mejor servicio, conociendo tus necesidades para adaptar nuestros servicios con una cuidada atención personalizada.
En Lantia sabemos que nuestro cliente es el valor más preciado y por ello, te acompañamos en todo el proceso y te asesoramos sobre las mejores opciones tanto en servicio como en precio.
Únete a una nueva forma de entender el Transporte y déjate asesorar por nosotros. Tu satisfacción es nuestro mayor tesoro.



M.C. Trinter, S.A.

Sede central:
C/ de l' Atlàntic, 115 (ZAL)
08040 Barcelona
T. +34 93 474 15 00 - F. +34 93 474 44 32
barcelona@trinter.com
www.trinter.com

RAIMON CASANOVAS
ADMINISTRADOR

ACTIVIDAD

M.C. TRINTER es una empresa transitaria fundada en el año 1994. Certificada como OEA (Simplificación Aduanera y Seguridad), cuenta con presencia en Barcelona-ZAL, Madrid y Centro de carga aérea del Aeropuerto de Barcelona. Nuestro equipo humano se compone de más de 70 profesionales especializados en cada una de las áreas del comercio exterior. Como Operador Logístico Internacional, somos especialistas en logística integral, transporte aéreo, marítimo y terrestre. M.C. TRINTER dispone de 6.000 m2 de almacén para cubrir todas sus necesidades logísticas. Estamos especializados tanto en almacenes multicliente como en almacén dedicado. Nuestras instalaciones situadas en la zona de actividades logísticas de Barcelona (ZAL1) están acreditades como depósitos aduaneros (ADT, DDA, DAP, LAME) y Registro Sanitario. M.C. TRINTER es miembro IATA, Agente acreditado de carga dentro del PNS (Plan Nacional de Seguridad). Somos representantes en exclusiva en Barcelona del World Freight Group (WFG), red de agentes con presencia mundial, así como representantes en exclusiva para España del AOG 247 (red especializada en transporte crítico para aeronaves), y el SSF 247 (red especializada en transporte crítico para buques). M.C. TRINTER cuenta con certificaciones en Calidad ISO 9001:2015, transporte de medicamentos para consumo humano GDP y el sello de Calidad Port Efficiency Network del Port de Barcelona.

Mediterranea Forwarding

Dr. J. J. Dómine, 20, 4, 15
46011 VALENCIA
info@mforwarding.es
www.mforwarding.es

TERESA MONTERDE APARICIO
DIRECCIÓN

ACTIVIDAD

FACILITAMOS LA GESTIÓN ADUANERA Y EL TRANSPORTE INTERNACIONAL DESDE LA EXCELENCIA Y LA ATENCIÓN PERSONALIZADA.
MEDITERRANEA FORWARDING SA es una empresa transitaria que ofrece servicios de gestión aduanera y transporte internacional de mercancías, así como asesoramiento de comercio internacional.
Somos representantes aduaneros con más de 25 años de experiencia en el sector. Proporcionamos servicio logístico integral tanto de importación como de exportación por vía marítima, terrestre y aérea.
Desde 2016 somos Operador Económico Autorizado (OEA) certificación emitida por la Agencia Tributaria en simplificaciones aduaneras y protección y seguridad. En 2019, Mediterranea Forwarding superó satisfactoriamente la reevaluación de esta figura en su versión más completa.
Contamos con una red de agentes presentes en más de 100 países para tramitar importaciones y exportaciones en todo el mundo con servicio puerta a puerta.
Les ayudamos a realizar todos los tramites pertinentes antes de la importación (SOIVRE, CITES, SANIDAD, FARMACIA) para que su mercancía no se quede retenida en las Aduanas.

Sabemos que cada negocio es diferente por ello escuchamos y tratamos sus necesidades de manera personalizada. Queremos que nuestros clientes se sientan únicos

Nava Forwarding

Edificio Aqua. C/ Menorca 19. Planta 9. Oficina 4
Tel. 960 900 630
info@navaforwarding.com
www.navaforwarding.com

BELÉN CARRATALÁ
CEO

ACTIVIDAD

COMPAÑÍA TRANSITARIA ESPECIALISTA EN OFRECER UNA LOGÍSTICA PERSONALIZADA, ADAPTADA A LAS NECESIDADES DE CADA CLIENTE, CON UNA COBERTURA GLOBAL

Operador logístico de ámbito nacional e internacional a disposición de las necesidades de cualquier exportador o importador. Nava Forwarding ofrece servicios de transporte marítimo, aéreo, aduanas, almacenes, transporte multimodal y asesoramiento logístico personalizado.
La compañía cuenta con un profundo conocimiento de los mercados internacionales con los que opera día a día, especialmente, en operaciones cross trade entre países. El forwarder trabaja con sectores tan potentes como el industrial, el textil, el tecnológico, el juguetero o el manufacturero. Industrias de gran vocación exportadora y/o importadora donde Nava Forwarding se sitúa como un aliado con gran experiencia.
Uno de los servicios diferenciales de la compañía es ofrecer un asesoramiento personalizado e individualizado que se inicia desde el mismo momento en el que el cliente busca exportar o importar todo tipo de mercancía, desde y hasta cualquier parte del mundo. El objetivo final es favorecer y consolidar la presencia de los clientes en todo tipo de mercados, cada día más globalizados.

Nava Forwarding, como empresa de Grupo Alonso, cuenta con el valor estratégico de formar parte de uno de los holdings más importantes del país con presencia en todos los eslabones de la cadena logística. Nava Forwarding, logística global de tú a tú.

New Transit de Levante, S.L.

Avda. del Puerto, 249, puerta 3
Tel. 963 670 222
cynthiamedina@newtransit.es
www.newtransit.es

CYNTHIA MEDINA
DIRECTORA

ACTIVIDAD

New Transit, creada en febrero de 1994 como transitario con sede central en Valencia.
En estos 30 años de experiencia hemos desarrollado actividades de transporte nacional e internacional en sus vertientes de terrestre, marítimo y aéreo.
New Transit cuenta con la autorización para ofrecer representación aduanera, realizamos despachos tanto de importación, exportación así como tránsitos.
Contamos también con la certificación de operador de transporte, estamos preparados para efectuar movimientos de cualquier tipo de mercancía a cualquier parte del mundo gracias a la amplia experiencia en el sector de nuestro personal así como a la red de agentes y corresponsales con los que trabajamos alrededor del mundo.
Nuestra misión es facilitar las labores de transporte y aduana a nuestros clientes ofreciéndoles un servicio integral e informando activamente sobre el estado de sus envíos.

2009 Ocean Transport Spain, S.L.

Edificio Colón. Av. Drassanes, 6-8, Planta 19, 08001 Barcelona
Tel. 932 620 838
irene@oceantransport.es
www.oceantransport.es

IRENE GÓMEZ DEL MORAL FUSTER
GERENTE

ACTIVIDAD

Ocean Transport es una empresa fundada el año 2009 por profesionales con una amplia experiencia de gestión en el sector del transporte internacional y las agencias aduaneras.
Nuestro principal capital es nuestro equipo humano. No entendemos el transporte de mercancías como la estricta gestión de cifras de palés, remolques o contenedores; sino que entendemos nuestro trabajo como un paso imprescindible para ayudar a crear valor añadido a las empresas que trabajan con nosotros. Sabemos que lo que cargamos es fruto del esfuerzo de muchas personas y por eso queremos emplearnos a fondo con nuestra tarea: ayudar a hacer más fácil la logística y el transporte, porque de eso depende el crecimiento económico y el éxito de un proyecto empresarial.
En Ocean Transport ponemos al alcance de nuestros clientes todo nuestro conocimiento para ayudarlos a definir la mejor estrategia exportadora y importadora, planificando y definiendo una solución de transporte que se ajuste a sus necesidades. Trabajamos para grandes empresas multinacionales así como para pequeños productores, ofreciendo para cada tipo de situación la mejor solución logística para conseguir las metas fijadas por nuestros clientes.

Con el paso del tiempo, desde Ocean Transport nos hemos especializado en el Norte de África y las islas del mediterráneo, dominando las operaciones regulares en esas zonas.
En los últimos años, la empresa ha experimentado un fuerte crecimiento gracias a la apuesta por mejorar e invertir a nivel interno con el claro objetivo de ofrecer servicios más competitivos, diferenciales y, sobre todo, personalizados.
A día de hoy tenemos una flota propia de camiones y un parking privado en el Prat de Llobregat, lo que facilita y agiliza la gestión del transporte a nuestros clientes y permite ofrecerles soluciones óptimas.

Operinter

Avda. Mare Nostrum 50, local 1
46120 Alboraya, València
Tel. 963 240 000
information@operinter.com
www.operinter.com

PEDRO LÓPEZ
CEO OPERINTER

ACTIVIDAD

OPERADOR LOGÍSTICO INTERNACIONAL

Operinter es un **operador logístico** con casi cuarenta años de experiencia en el campo del transporte internacional. Está especializado en ofrecer **todo tipo de soluciones logísticas** moviendo mercancías hacia o desde cualquier parte del mundo. Sus servicios marítimos, de transporte terrestre, aéreo, aduanas, consignaciones y de almacenaje lo convierten en un aliado perfecto de cualquier sector industrial.

En los últimos años Operinter ha reforzado, a nivel técnico y humano, su división enfocada al **e-commerce,** un canal en auténtico crecimiento cuyos volúmenes de negocio aumentan año tras año.

La evolución de la compañía y su expansión por todo el territorio español e internacional, a través de la marca global Alonso Forwarding, lo sitúan en Europa, Asia, Sudamérica y Norte de África. En la actualidad, Operinter se sitúa como uno de los grandes **transitarios internacionales** con una sólida y eficiente **red global** que le permite estar presente en todos los centros de producción y consumo del mundo.

Con una filosofía que apuesta por ofrecer una **logística integral a medida,** Operinter busca optimizar los procesos de transporte en cada operación y trabaja, codo a codo, con industrias como la de perecederos, muebles, retail, productos forestales, project cargo, cerámica o automoción.

Overseas & Trade Logistica Internacional, S.L.

Ctra. Rivas del Jarama, km. 2.800
28052 Madrid - Spain
Tel. 917 753 079
e-mail: jcortes@overseastrade-es.com
overseas@overseastrade-es.com

JOSÉ CORTÉS
DIRECTOR GENERAL

ACTIVIDAD

Establecidad en el año 2.002.,
Brindamos los siguientes servicios:

- Transitarios.
- Servicio FCL/LCL
- Transporte Aéreo
- Agentes de Aduana
- Comercio Internacional,
- Proyectos y Cargas sobre dimensionadas.
- Organización para planes de gestión
- Almacenaje
- Optimización de recursos en stock y distribución
- Consultores y Operadores Logísticos
- Estrategia y consultoría para el transporte de mercancías peligrosas. (Mar, Aire.....por tierra)

Sede Central en Madrid, cubrimos todo nuestro Territorio Nacional con excelentes Agentes en otros Aeropuertos y Puertos de España.

Somos miembros de las redes de Agentes,
SECURITY CARGO NETWORK.- SCN, www.securitycargonetwork.com
F CUBE (LOGISTIC PARTNERSHIP). www.fcubegroup.com

Cubrimos con más de 200 Agentes más de 100 Paises, en el mundo.

RFL Cargo

Avda. Antonio Ferrandis nº 10 - 1 ª D
46013 València
Tel. 978 035 035
info@rflcargo.com
www.rflcargo.com

FAUSTO DEL RÍO
MANAGING DIRECTOR

ACTIVIDAD

OPERADOR LOGÍSTICO NACIONAL E INTERNACIONAL CON UNA ESTRUCTURA GLOBAL

RFL Cargo es un operador logístico nacional e internacional dedicado al manejo de todo tipo de mercancías. Además de sus servicios de transporte global, logística y aduanas, la compañía cuenta con una división reefer dedicada al tráfico de perecederos refrigerados y congelados, un segmento de carga actualmente en crecimiento.
El operador logístico está formado por un equipo de profesionales con una amplia trayectoria en el mundo de la logística. Un know how que le permite ofrecer un servicio personalizado a cada cliente con total flexibilidad y un alto grado de implicación. RFL Cargo analiza tanto las necesidades de servicio que pueden tener los clientes como su coste actual. Profesionalidad y servicios a medida para que el importador o exportador sólo tenga que preocuparse de su negocio.

RFL Cargo, integrado en el holding Grupo Alonso, cuenta con acuerdos preferentes con las principales navieras del mundo con precios muy competitivos. Asimismo se beneficia de la estructura internacional con la que cuenta Grupo Alonso: 187 oficinas distribuidas en los principales centros manufactureros del mundo. Presencia en cuatro de los cinco continentes. RFL, Soluciones logísticas a medida.

Salvat Logística, S.A.

Zona Actividades Logísticas (ZAL)
C/ Atlàntic, 102-110
08040 Barcelona
T. +34 93 263 89 00
salvat.bcn@salvatlogistica.com
www.salvatlogistica.com

ACTIVIDAD

Salvat Logística, S.A. ofrece a sus clientes un amplio abánico de servicios que van desde el transporte internacional terrestre, marítimo y aéreo, al transporte y distribución nacional, agencia de aduanas y almacenaje.

Salvat Logística, cuya sede central se encuentra ubicada en la Zona de Actividades Logísticas (ZAL) del puerto de Barcelona, tiene delegaciones en Madrid, Valencia, Irún, Bilbao, Alicante, Algeciras, Tarragona, La Jonquera y Girona.

Slot Charter

C/ Consuelo, 9. Bajo
46011 Valencia, España
www.slotcharter.net

ALEJANDRO ROIG
MANAGING DIRECTOR

ACTIVIDAD

SLOT CHARTER GROUP es una empresa especializada en el transporte de cargas nacionales e internacionales por tierra, mar y aire, además de servicios como la gestión de los despachos aduaneros, almacenes y depósitos de mercancía.
Ofrecemos una extensa cobertura a nivel internacional gracias a una extensa red de agentes y las más actualizadas tecnologías de comunicación.
SLOT CHARTER, forma parte de las redes "WORLD CARGO ALLIANCE" & "TWIG NETWORK", los networks más grandes e importante del mundo como , Freight Forwarder Networks.
SLOT CHARTER GROUP, pertenece a la familia ROIG, afincada al puerto de Valencia desde hace mas de 80 años.
Por lo que respecta a la división de transporte, siempre se ha avanzado con una orientación al respeto y cuidado del medioambiente, apostando por el ahorro energético desde sus inicios a la actualidad con la incorporación de megatrailers. Esta mejora medioambiental, se traduce en la disminución de camiones en circulación, lo que supone una reducción del 14% de emisiones CO2 y gases contaminantes.

Stock Logistic Transport

Avda. de los Hermanos Maristas 28. Acceso oficinas 2- D-11
46013 València.
Tel. 963 164 199
info@stocklogistic.com
www.stocklogistic.com

JOSÉ LUIS ROMÁN
MANAGING DIRECTOR

ACTIVIDAD

OPERADOR LOGÍSTICO INTEGRAL ESPECIALIZADO EN TRANSPORTE INTERNACIONAL

Stock Logistic Transport es un **operador logístico internacional** que ofrece a sus clientes cobertura y flexibilidad en sus exportaciones e importaciones a cualquier destino del mundo. **Presencia y alcance global.** La compañía trabaja con todo tipo de mercancías y destaca como operador de referencia, a nivel nacional, en almacenaje y distribución de productos forestales (papel y derivados).
Al mismo tiempo la compañía proporciona soluciones de almacenaje, distribución en seco y refrigerados en sus almacenes distribuidos en toda la península ibérica.
Stock Logistic Transport siempre elige el **medio más adecuado** para hacer llegar la carga a cualquier país del mundo: transporte marítimo, ferrocarril, avión, transporte por carretera o una combinación. El objetivo final es ayudar a impulsar el negocio de sus clientes o la conquista de nuevos mercados.
La transitaria internacional, integrada en la **división logística** de Grupo Alonso, cuenta con las ventajas y el valor diferencial de poder aprovechar

las sinergias de formar parte de un **holding internacional** con presencia en todos los eslabones de la cadena logística: terminales portuarias, navieras, transporte terrestre, plataformas logísticas multimodales y operadores logísticos. Stock Logistic, transportamos tu mercancía a cualquier parte del mundo.

Suardiaz Group

Plaza del Marques, 10
33201 Gijon - Spain
T +34985344305 Ext. 5520
M +34610440502
iojeda@suardiaz.com

IVAN OJEDA CARVAJAL
ASTURIAS BRANCH MANAGER / ATEIA-OLTRA ASTURIAS PRESIDENT

ACTIVIDAD

SUARDIAZ Group, compañía española con más de 75 años de experiencia en el sector, dedicado a logística multimodal con ámbito Internacional, presta servicios de transporte y forwarding marítimo, carretera, ferroviario y aéreo, junto con soluciones para el almacenamiento y los servicios portuarios y auxiliares que integran el conjunto de la cadena logística, a través de nuestra enorme división de logística, SUARDIAZ Logistics.
Seguimos cumpliendo con nuestros valores fundamentales: la excelencia en la realización de nuestros servicios y la máxima adaptación a nuestros clientes, ofreciendo disponibilidad, puntualidad, atención personalizada y fomentando
la innovación y creatividad en la oferta de soluciones logísticas de valor añadido para convertirnos en el socio logístico de confianza.
SUARDIAZ Group cuenta con más de 20 oficinas propias en los principales puertos
españoles, Francia, Norte de África y Latinoamérica. También se gestiona la flota de buques propia (SUARDIAZ Shipping Lines), como especialistas en Brexit, operamos nuestra línea portacontenedores entre Bilbao, Reino Unido

e Irlanda (SUARDIAZ Container Lines) y buques de cargada rodada entre Barcelona-Canarias (SUARDIAZ TenerTrans), Vigo-Norte
de Europa-Tánger-Casablanca (SUARDIAZ Atlántica). Hemos ampliado recientemente nuestra flota de tráilers a través de SUARDIAZ TET.
Además, cuentan con un departamento especializado en carga de proyectos y chartering (SUARDIAZ Project) y correduría de seguros.

Tejero Marítima

BILBAO - A CORUÑA – VIGO
Más información en tejerom.es
una compañía ERHARDT
aduanas@tejerom.es
T. +34 944 250 110

ALEX HORMAECHEA
DIRECTOR NACIONAL DE ADUANAS

OPERADOR ECONÓMICO AUTORIZADO

ACTIVIDAD

GESTIÓN ADUANERA
Agilizamos el tráfico de sus mercancías para reducir los tiempos en frontera.
- **Declaraciones Import/Export.**
- **Declaraciones de Tránsitos.**

RECINTOS ADUANEROS
- **Recintos aduaneros propios** en Madrid, Barcelona, Bilbao, Valencia, Tenerife y Gran Canaria.

CONSULTORÍA
- **Consultoría y compliance aduanero.**
- **Vigilancia normativa**
- **Obtención de autorizaciones y licencias.**
- **Control y gestión del riesgo.**

Total Logistic Services

Polígono Industrial la Menacha
Avenida del Estrecho, parcela 5.15
11204 Algeciras.
Tel. 956 604 001
info@totallogistic.es
www.totallogistic.es

JOSÉ LUIS MARTÍNEZ LÁZARO
CEO

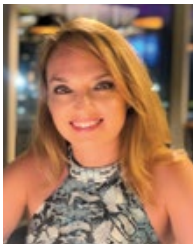
ACTIVIDAD

totallogistic | siempre contigo, así de fácil.

totallogistic es una empresa líder en ofrecer soluciones logísticas integrales y de transporte para sus clientes. Nuestras actividades se desarrollan dentro del ámbito del transporte y sus actividades auxiliares. Nuestros servicios ofrecen soluciones para el transporte marítimo, terrestre y aéreo, aduanas, almacenaje y distribución. Somos tu mejor opción si estás buscando un socio fiable que gestione, controle y organice todas las necesidades logísticas de tu empresa o negocio. Ponemos a las personas en el centro de todo lo que hacemos y, para ello, contamos con un experimentado equipo profesional que ofrece una atención dedicada y personalizada a cada cliente. Somos Operadores Económicos Autorizados (OEA) y contamos con Agencia de Aduanas propia con una dilatada experiencia, solvencia y reputación ante la Administración. Podemos asesorarlos y gestionar la tramitación de todos los documentos aduaneros necesarios para la importación o exportación de sus mercancías. Nuestras plataformas logísticas cuentan con depósitos aduaneros propios (DA, ADT, DF, DDA y LAME). Nuestros servicios y actividades están certificados conforme a las normas ISO9001, ISO14001 e ISO45001 y contamos con homologación de las principales corporaciones y utilities que confían en nuestros servicios de manera continuada. Confianza y tranquilidad son las

características principales de los más de 5.000 clientes con los que nuestro grupo de empresas cuenta desde hace más de un siglo. Una relación de confianza continuada en los servicios de calidad garantizada que ofrecemos a nuestros clientes en todo el mundo. Desde grandes corporaciones y grupos industriales, utilities de todos los sectores, organizaciones no gubernamentales, fabricantes de bienes de equipo, pequeñas y medianas empresas, gobiernos y particulares confían en nuestra compañía como su operador logístico de referencia para cubrir todas sus necesidades.

Translevante S.A.



C/ DR. J.J. Domine Nº 14 pta 3
46011 VALENCIA
Tel. 963165900
tlv@translevante.es
www.translevante.es

Mª CARMEN TORÁ GIMÉNEZ
DIRECTORA

ACTIVIDAD

ESPACIOS OPERATIVOS:

Translevante S.A. es una Empresa Transitaria que posee sus oficinas en la ciudad de Valencia, en un enclave inmejorable para el desarrollo de su actividad. Situada a escasos minutos de la Aduana y del Puerto de Valencia, lo que facilita enormemente la solución de cualquier problema que se pueda presentar.

SERVICIOS DE LA EMPRESA:

Estudiamos las ofertas de las diferentes navieras para ofrecer a nuestros clientes un servicio de calidad, teniendo en cuenta todas las variables posibles, tales como: Precios, tiempos de tránsito, disponibilidad... Todo esto para poder ofrecer nuestros servicios a precios competitivos y buscando siempre las mejores opciones.

SOMOS UNA EMPRESA ESPECIALIZADA EN:

- Transporte Marítimo en Exportación e Importación tanto de servicios de contenedor completo como consolidados.
- Transporte Aéreo en Exportación e Importación.
- Transporte Terrestre en Exportación e Importación.
- Cross-Trade desde terceros países.
- Aduanas: Asesorando a nuestros clientes en materias fiscales y tratando de minimizar los tiempos cumpliendo siempre con la normativa en vigor.

VALORES AÑADIDOS:

- **Atención personalizada:** Nos adaptamos a las necesidades de cada cliente ofreciendo las mejores alternativas para poder realizar un servicio incomparable.
- **Compromiso con nuestros clientes:** Diseñando soluciones que satisfagan sus necesidades, estando presentes en todo el proceso del servicio.
- **Calidad:** La Calidad es fundamental para nosotros, por esa razón nuestro personal recibe formación continúa que le permite estar al día en las novedades sectoriales.
- **Confianza:** Desarrollada en los 40 años de actividad.

Triskel Forwarding Service, S.L.

Av. Fuentemar, 16 CTC ofic. 9B
28821 Coslada - Madrid
Tel. 916 70 96 16
info@triskel-forwarding.com
www.triskel-forwarding.com

MARIANO MARTIN GARCIA
SOCIO-DIRECTOR

EMILIO GUTIERREZ-RAVE & GUTIERREZ-RAVE
SOCIO-DIRECTOR

ACTIVIDAD

Desde que constituimos la empresa en el año 2009, además de nuestros servicios habituales como Transitarios y gestiones Aduaneras (ADT propio), somos especialistas en :

- TRANSPORTE DE ANIMALES VIVOS. (Lic.1022/16) con servicio propio por carretera, y gestión de Charter, tales como: Delfines, Orangutanes, Hipopótamos, Leones Marinos, Aves Rapaces, Lémures, y un largo etc.
- IMPLANT. Suplimos o complementamos de forma temporal o definitiva, mediante contrato, un servicio de consultoría y de gestión directa a empresas con la creación o mantenimiento de un departamento propio de comercio exterior.
- FORMACION A EMPRESAS: A través de empresas de Trabajo Temporal, hacemos ciclos de formación en todas las materias del sector, con material educativo propio, elaborado especialmente para cada tipo de "curso".
- OEA: Somos Consultores y Gestores para la obtención ante la Aduana de cualquier tipo de acreditación OEA.

- PROYECTOS ADUANEROS: Diseñamos y gestionamos a través de nuestra filial Plataforma Logística Aduanera SL, cualquier tipo de Recinto Aduanero, bien sea Público o Privado, mediante sistema "Llave en Mano".
- GESTION DE RECINTOS: Mediante la figura del "Representante ante la Aduana", podemos gestionar la explotación de cualquier Recinto Aduanero, aportando a la aduana la experiencia necesaria para que nuestro cliente pueda ser "Titular" de la concesión.

Yusen Logistics (Ibérica), S.A.

Av. Dels Ports d'Europa, 100. Piso 2
Service Center ZAL, Port de Barcelona
08040 Barcelona
sales@es.yusen-logistics.com
www.yusen-logistics.com/en/europe/spain

FÉLIX FERNÁNDEZ
MANAGING DIRECTOR

ACTIVIDAD

Yusen Logistics es una multinacional con presencia en los cinco continentes, 47 países y 595 ciudades. Es el brazo logístico del grupo naviero NYK Line (Nippon Yusen Kaisha), que a su vez forma parte del conglomerado de empresas Mitsubishi, el grupo industrial más importante de Japón, y uno de los más relevantes del planeta. La central europea está en Amsterdam, Holanda.

Actualmente en España somos casi 100 empleados, contamos con oficinas en Barcelona, Valencia, Madrid, Sevilla y Cádiz, además de 14.000m^2 de almacén propio en la ZAL del Puerto de Barcelona. Entre nuestros clientes se encuentran marcas de reconocido prestigio en todos los verticals: Food & Beverages, Retail, Automotive, Technology, Aerospace, Healthcare.

Nuestra principal actividad se centra en el transporte internacional, gestión, almacenamiento, y posterior distribución de carga marítima, aérea y terrestre. Nuestros procesos están enmarcados dentro de la filosofía Kaizen. Somos OEA y estamos certificados desde 2017 en Simplificaciones aduaneras y Protección y Seguridad.

Dentro del transporte marítimo, seguimos subiendo puestos en el ranking mundial de Top Ocean Freight Forwarders. Ocupamos el número 13, según lo publicado en: https://www.ttnews.com/logistics/oceanfreight/2021

Diario del Puerto

COMUNICACIÓN LOGÍSTICA
· 30 PROFESIONALES ESPECIALIZADOS
· 445 AÑOS DE EXPERIENCIA

Líderes en información logística en papel e internet

www.diariodelpuerto.com

7/24/365

Grupo Diario
BARCELONA - BILBAO - MADRID - VALENCIA

redaccion@grupodiario.com

Nunca un motor había conseguido un funcionamiento tan optimizado

Conviertes un líquido en energía y movimiento y ves cómo todo fluye dentro de un ritmo sincronizado. El mejor motor funciona con la mayor eficiencia. El Puerto de Algeciras es el motor para que tu producto llegue en las mejores condiciones a tu cliente final. Un motor que cuenta con las mejores piezas: una Comunidad Portuaria altamente especializada con una oferta logística global, PIF operativo 24/7 y conexión directa con más de 200 puertos de 75 países.

Queremos formar parte de tu estrategia: comercial@apba.es

www.apba.es

Puerto de Algeciras