

AÑOS **30** **Diario**
del Puerto
PUBLICACIONES
2023



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**



ÍNDICE

5 Transitarios: impulsores de la cadena de suministro eficiente, multimodal y diversificada

LA VOZ DEL COLECTIVO TRANSITARIO

6 Enric Ticó, presidente de FETEIA-OLTRA:
“A las Aduanas solo les pedimos que estén abiertas y que no nos traten de criminales”

LA REALIDAD LOGÍSTICA

12 Transitarios: navegando en la tormenta

20 Digitalización como clave para la competitividad del transitario

23 El futuro del transitario en una nueva era del comercio internacional

EL TRANSITARIO Y LA ADMINISTRACIÓN ADUANERA

26 La digitalización acerca y aleja

30 La ventanilla única europea, aún algo lejana

33 La necesaria adaptación a la reforma aduanera de la Unión Europea

EL NEGOCIO MARÍTIMO Y LOS TRANSITARIOS

36 Cuando la desaparición del CBER no es suficiente

41 Navieras y transitarios: condenados a entenderse

42 ¿Qué pasará con los fletes en 2024?

44 Infraestructuras portuarias (in)suficientes

45 ETS: ¿quién y cómo se pagará la nueva normativa ambiental?

EL TRANSITARIO AÉREO: ESPECIALIZACIÓN

46 Simplicidad, digitalización y transparencia: principales reivindicaciones de los transitarios aéreos

52 Déficit de infraestructuras aeroportuarias competitivas

53 Handling: sin mejora y sin solución

54 PCF único, el más deseado

55 En busca de coordinación digital

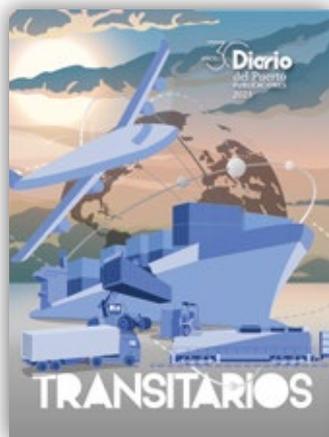
NECESIDADES FORMATIVAS

56 Futuro transitario, garantizado

60 ¿Falta talento en el sector?

61 Adaptación y capacitación en la era digital

62 TRANSITARIOS SELECCIÓN



30 AÑOS **Diario** del Puerto
PUBLICACIONES

DIRECTORA DE DIARIO DEL PUERTO PUBLICACIONES

Loli Dolz

CONTENIDOS DE LA PUBLICACIÓN

Bárbara Cordero, Loli Dolz, Juan Carlos Palau, Jaime Pinedo, Juan Porta, Raúl Tárrega, Marc Vergés

DISEÑO DE PORTADA

Taller de Ideas y Comunicación - Raúl Molina

DISEÑO Y MAQUETACIÓN

Ximo Lacámara

REDACCIÓN DIARIO DEL PUERTO

Bárbara Cordero, Loli Dolz, Miguel Jiménez, Jaime Pinedo, Juan Carlos Palau, Juan Porta, Raúl Tárrega, Helena Travé, Marc Vergés

DIRECTORA COMERCIAL

Eva Monrós

SECRETARÍA COMERCIAL

Bárbara Manzanera

DEPARTAMENTO COMERCIAL

Mavi Guirao, Juan Manuel Barba, Juan Carlos Sarmentero, Andrea Carbonell

ADMINISTRACIÓN

Lola García, Carmen Mateo

CONTROL DE DISTRIBUCIÓN

Enrique Cervera, Antonio Leal, Diego Valcárcel

Servicio de Atención al Socio Suscriptor:

sas@grupodiario.com

Es un producto de



DIRECTOR GENERAL
Paco Prado

DISEÑO



FOTOGRAFÍA ARTÍSTICA Y AÉREA

Taller de Ideas y Comunicación, S.L.

DIRECCIÓN

Rocío Álvarez

EVENTOS Y COMUNICACIÓN EMPRESARIAL

Raquel Rocafull

DISEÑO

Raúl Molina

EDITA



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



DIRECCIÓN ARTES GRÁFICAS

Héctor Das

PREIMPRESIÓN

José Antonio Sánchez, José Carlos García

IMPRESIÓN

Luis Mateo, Fermín Leal

Ronda del Port, nº 519,
Edificio TERSACO, 2ª pl., Oficina 213
08039 Puerto de Barcelona
Tel. 93 289 67 07
barcelona@grupodiario.com

Colón de Larreategui,
nº 26, 4º A
48009 Bilbao
Tel. 94 425 72 48
bilbao@grupodiario.com

Calle Vargas,
nº 7, local 10
28003 Madrid
Tel. 91 536 21 17
madrid@grupodiario.com

Calderers, nº 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

TRANSITARIOS: IMPULSORES DE LA CADENA DE SUMINISTRO EFICIENTE, MULTIMODAL Y DIVERSIFICADA

LOLI DOLZ

Directora de Diario del Puerto Publicaciones



La realidad económica y la geopolítica global están marcando el destino de las cadenas de suministro y, en consecuencia, la actividad de la cadena logística.

Transitarios y operadores logísticos han tenido que volver a demostrar su capacidad de adaptación con el objetivo de impulsar una cadena de suministro eficiente y diversificada, que responda eficazmente a las necesidades del cliente, ofreciendo opciones multimodales, acceso al mercado y estabilidad financiera. Asimismo, como subraya Enric Ticó, presidente de FETEIA-OLTRA, los transitarios tienen que estar siempre alerta a todo lo que pasa en el mundo “para prever situaciones y encontrar soluciones antes de que llegue el problema”.

En este escenario de nuevos retos para la logística, la globalización y el proceso de integración vertical de las grandes líneas navieras, la digitalización y la búsqueda de la sostenibilidad de la actividad se convierten en los verdaderos hitos a afrontar.

Por cierto, sobre la integración vertical, las opiniones son dispares. Mientras desde FETEIA se apunta a que “nos preocupa relativamente”, porque “nuestros clientes saben que, si están en manos de una naviera durante toda la cadena logística, tendrán un problema, no tendrán el control sobre su mercancía. El transitario, si lo hace bien, no tiene que pensar en el resto, que seguro que tendrá trabajo”; otros transitarios consultados por Diario del Puerto Publicaciones reivindican su función multimodal frente a lo que entienden son “consecuencias negativas de la competencia desleal de las líneas navieras” y resaltan la importancia de evitar los monopolios digitales en la cadena de suministro, al tiempo que reclaman una mayor colaboración y conectividad entre todos los agentes involucrados en la cadena logística.

En lo que sí que coinciden todos los transitarios es en la necesidad de contribuir para que el transporte de mercancías sea más eficiente y sostenible, mejorando la gestión de las infraestructuras ferroviarias, ofreciendo mayores incentivos a los camiones de bajas emisiones y proporcionando información más precisa sobre las emisiones de gases de efecto invernadero procedentes del transporte de mercancías. “En este punto es la sociedad en general quien nos urge que demos este cambio. Sabemos que a veces la opción más sostenible no es la más barata, pero al cliente ahora ya le ofrecemos las dos opciones”, subraya FETEIA.

Para conocer más y mejor cuáles son los puntos de vista de los transitarios ante la administración aduanera (y sus tiempos y modos), las novedades en los tránsitos marítimos y aéreos o la necesidad de una capacitación logística basada en una formación profesionalizada y real sigan leyendo este especial de Diario del Puerto Publicaciones que, una vez más, coloca en el centro del estudio la figura del Transitario.

Además, completando este especial, se incluye la sección “Transitarios Selección”, una relación de aquellas empresas que expresamente han querido destacar sus servicios y valores añadidos en nuestro producto editorial.

Disfruten de la lectura.

ENRIC TICÓ
Presidente de FETEIA-OLTRA



“A LAS ADUANAS SOLO LES PEDIMOS
QUE ESTÉN ABIERTAS Y QUE NO NOS
TRATEN DE CRIMINALES”



“Tenemos que estar siempre alerta a todo lo que pasa en el mundo para prever situaciones y encontrar soluciones antes de que llegue el problema”

MARC VERGÉS

“Estamos dentro del mundo empresarial y como todo el sector, vemos muchas nubes en el futuro”. Así de claro habla el presidente de FETEIA-OLTRA, Enric Ticó, quien analiza con Diario del Puerto Publicaciones los retos de la profesión ante la sostenibilidad y la digitalización, la derogación del Consortia Block Exemption y los problemas burocráticos.

Para comenzar, nos podría comentar ¿cómo están los transitarios en este momento?

Estamos dentro del mundo empresarial y como todo el sector, vemos muchas nubes en el futuro. La logística también depende de la geopolítica, así que el reto de los transitarios no es tanto preocuparnos para si ahora mismo hay una guerra o no, sino prepararnos para conocer dónde será la siguiente. Tenemos que estar empresarialmente preparados para saber que lo que hoy es seguro, mañana puede que no lo sea.

La mayor parte de productos que transportan los transitarios españoles no pasan por la Península Ibérica, así que tenemos que estar siempre alerta a todo lo que pasa en el mundo para prever situaciones y encontrar soluciones antes de que llegue el problema.

Una de las partes más apasionantes del trabajo del transitario es la disposición mental de anticiparse a los problemas.

¿Se han encontrado ya soluciones a los problemas que surgieron tras el inicio de la guerra en Ucrania?

Sí. Lo que no cambia es el tema del grano o cereales, que son muy difíciles de exportar porque Rusia no les deja. La afectación con el resto de los productos se ha solventado. Tuvimos que encontrar alternativas viables para no pasar por esta zona en conflicto. Ahora Ucrania no es un problema. El problema siempre es encontrar cuál será el siguiente problema.

¿Cuáles son las expectativas para final de año?

Los datos de este año señalan una cierta atonía en el tráfico de mercancías. Yendo al detalle, para mí uno de los datos más preocupantes es que el ferrocarril no alza cabeza y este es un elemento fundamental para la cadena logística.

Por otro lado, el transporte marítimo siempre ha sido el número uno, pero es que además ha sabido sacar provecho de Short Sea Shipping, que

está funcionando muy bien. Esto hace que se desvíe una parte importante del tráfico por carretera al mar.

El precio de los fletes parece que se ha estabilizado...

Cuando los costes son previsibles, el transitario puede hacerle una previsión a su cliente del coste por enviar una mercancía. Las navieras tuvieron una época de una desorganización tremenda y fallaron, bajo mi punto de vista. Y la manera de no morir fue con la exención de las navieras de la normativa de la UE Consortia, que eran claramente perjudiciales para los clientes. Y esto, entre otras cosas, favoreció la subida de los fletes. Ahora ya no están tan altos, el mercado se ha regulado y, además, la retirada del Consortia también nos favorecerá.

Y, no quiero olvidarme de otra cosa. Antes no nos preocupaba demasiado el impacto económico de toda la cadena logística en el cliente final y ahora ya lo tenemos mucho más en cuenta.



La digitalización será fundamental para el futuro de los transitarios. 

“EN EL ADN DEL TRANSITARIO YA TENEMOS EL ESFUERZO DE REUBICACIÓN”

¿Cuál es el objetivo de FETEIA?

Queremos facilitar la vida a nuestros socios. CLECAT nos envía unas 20 circulares diarias y un día, hablando con su presidente le comenté que deberíamos hacer menos. Los transitarios no tienen tiempo de leerse la 20, sino que aquellas que nos envían deben ser las relevantes. Y en FETEIA hacíamos lo mismo y ahora enviamos dos, pero trabajadas para liberar a los empresarios de los temas más burocráticos. Hay demasiada información, la dificultad es intentar discernir cuál es la información necesaria y la que no lo es.

¿Y esto se lo agradecen?

Con el Brexit lo notamos mucho. Empresarios que nos decían que con la información que les pasamos desde FETEIA les era más fácil entender todas las regulaciones. Yo he llegado a establecer una gran relación con el embajador britá-



Hablaba del Consortia Block Exemption. ¿Qué le parece su derogación?

Lo que ha sucedido es histórico. Un reglamento, que en su día se hizo de manera lógica para proteger los intereses de las navieras en un momento crítico, con el transcurso del tiempo se utilizó para privilegiar a unos pocos, lo que les ha permitido capitalizarse y adquirir compañías de todo orden y condición generando enormes desigualdades. De ahí la importancia de su derogación, máxime cuando nos decían que no lucháramos, pero nosotros creíamos que todos debíamos operar con los mismos derechos y obligaciones, y al final ha sido un gran éxito de CLECAT y FETEIA. Han ganado los ciudadanos de la UE y podemos decir que estamos muy contentos.

¿Les sigue preocupando tanto la integración vertical?

Nos preocupa relativamente. Al final las cosas siguen una cierta lógica. Nuestros clientes saben que, si están en manos de una naviera durante toda la cadena logística, tendrán un problema, no tendrán el control sobre su mercancía. Se demostró que los casos en que una naviera ha comprado a una transitaria no han sido un éxito, sobre todo porque deja de ser neutral. Lo bueno de un transitario es que trabaja para el cliente, tanto el productor como el consumidor. Y siempre le hará la mejor oferta para resolver su problemática, tanto para vender como para comprar. El transitario, si lo hace bien, no tiene que pensar en el resto que seguro que tendrá trabajo.

Las navieras ¿deberían actuar de forma diferente?

Hay navieras que actúan con venganza con algunos transitarios, tenemos casos de algunas navieras que no cargan con algún transitario. Yo sé que ellos ven a los transitarios como agentes neutrales y, a veces, para las empresas que quieren copar toda la cadena logística, les resulta incómodo, porque tenemos información y se la damos al cliente tal cuál es.

En este proceso de absorción de alguna transitaria, han hecho la política de reducir costes. No puedes hacerlo a costa de echar a la gente en un mundo tan complejo.



“Tenemos que estar empresarialmente preparados para saber que lo que hoy es seguro mañana puede que no lo sea”



nico, han sido muchas reuniones para esclarecer cuáles eran las consecuencias de la salida de la UE del Reino Unido. Para mí este es el gran tema de la existencia de una federación empresarial de este tipo, tomamos la responsabilidad de enviar a nuestros asociados aquellas regulaciones que a nosotros nos parecen más relevantes.

¿Cómo será el transitario del futuro?

El concepto de futuro es como el de nuevas tecnologías. ¿El futuro puede ser ayer ya? El miedo a la tecnología a veces se debe a que avanza tan rápidamente que, si un empresario apuesta por una tecnología hoy, es posible que en poco tiempo ya no le sirva. Y esto es inevitable, por lo que tenemos que ayudarles en este sentido también. Por ejemplo, no se pueden hacer compras conjuntas como Federación, pero sí que podemos firmar acuerdos no exclusivos con proveedores para obtener descuentos para nuestros asociados.

En el ADN del transitario ya tenemos el esfuerzo de reubicación. Y no quiero que nos pase lo que les pasó a los agentes de aduanas. Tenemos que no perder el espíritu, pero buscando más valor añadido a nuestro trabajo, ofrecer más servicios. Por otro lado, empiezan a crearse empresas que se especializan en ámbitos muy concretos.



“Uno de los datos más preocupantes es que el ferrocarril no alza cabeza y este es un elemento fundamental para la cadena logística”

Por otro lado, y entrando ya en cuestiones que atraviesan a toda la cadena logística, ¿cómo la afrontan los transitarios la búsqueda de la sostenibilidad ambiental y la digitalización?

Yo creo que, si en términos de digitalización es el cliente, el exportador o el importador quien te obliga a ponerte al día, con relación a la sostenibilidad ambiental es la sociedad en general quien nos urge que demos este cambio. Sabemos que a veces la opción más sostenible no es la más barata, pero al cliente ahora ya le ofrecemos las dos opciones.

¿Las empresas transitarias avanzan en la buena dirección en el ámbito de la digitalización?

En el penúltimo congreso de FETEIA había un 6% de congresistas menores de 30 años, mientras que en el último de Algeciras ya había un 38% que estaban por debajo de la treintena. Se ha notado un rejuvenecimiento, también de la Junta Directiva. Este cambio generacional creo que es fruto del cansancio del COVID y este proceso de relevo generacional también ha tenido un gran impacto en la digitalización del sector.

Además, en esta última legislatura hemos creado un par de comisiones nuevas, que están funcionando muy bien, una es la de tecnología y la otra de responsabilidad social corporativa y medio ambiente.

¿La Administración ha avanzado a la vez que el sector empresarial?

La Administración está absolutamente caducada en este sentido. Por desgracia, y lo subrayo, ha dejado de ser atractiva y la desconfianza de la gente con los gobiernos ha hecho que estos hayan limitado mucho la capacidad de hacer cosas. Lo más cómodo para la Administración, hoy en día, es hacer ver que se hacen cosas, pero sin cambiar demasiado.

La digitalización depende más de que haya producto digitalizado. Creo que nuestros gobiernos tienen que poner más dinero para ayudar en la digitalización de las empresas, especialmente de las pymes.

Nosotros trabajamos mucho con la Administración. Por ejemplo, nosotros creemos que las aduanas no pueden estar abiertas pocas horas o no abrir los fines de semana. Hace un tiempo hicimos un análisis de lo que costaba en uno de los puertos españoles incorporar más personal





Para Enric Ticó es imprescindible mejorar el funcionamiento de las aduanas. 

y demostramos que la falta de trabajadores suponía una repercusión negativa brutal. En cambio, tener el personal era una inversión económica con un retorno muy importante.

Pero no todo está mal, claro está. Puertos del Estado creo que es una estructura que funciona muy bien. El Programa Puertos 4.0 es un ejemplo de colaboración público-privada, de buen funcionamiento. Aena también es un buen ejemplo. Tanto el sector marítimo como el aéreo son competitivos a escala europea.

¿Podría ser más ágil la burocracia?

Uno de los principales problemas que tenemos, especialmente en Europa, es la burocracia. Aunque haya legislación común, después se hace una interpretación distinta de esta ley en cada país. Desde FETEIA y CLECAT, creemos que esto no puede ser. Pero es que, además, en España, por ejemplo, la ley también se aplica diferente según la ciudad. Esto crea una indefensión para el transitario. Nos pasamos el día interactuando con la Dirección General de Aduanas para que emita circulares recordando que las leyes no son interpretables. Mire, nosotros a las aduanas solo les pedimos que estén abiertas; esto y que no nos traten de criminales.

“SOMOS DE LOS SECTORES QUE TIENE UN NIVEL MÁS ALTO DE OCUPACIÓN”

¿Hace falta formar a más gente para el sector?

Hay mucha formación y de todos los ámbitos. Pero es verdad que un 3% de los temas que se estudian son absolutamente imprescindibles, pero el resto es formación que aún no incorpora temas como la digitalización, por ejemplo. Empiezan a introducirse, pero aún nos falta. También es verdad que la gente que entra a las empresas llega en puestos directivos o como un trabajador base y en este caso tenemos sistemas formativos suficientes para garantizar que los nuevos trabajadores son gente competente.

Ahora, si buscamos subsectores está claro que tenemos problemas en algunos casos. Conductores de camiones es uno de ellos, muy difícil de resolver, por cierto.

¿Por qué pasa?

La formación para ser chófer es costosa, las condiciones de trabajo de un conductor profesional son duras y en los años 80, esto de irse tres semanas a Europa Central, por ejemplo, era una liberación para ellos. Pero la sociedad ha cambiado y la gente joven ahora ya viaja por ocio con vuelos a 50 euros, no les hace falta cogerse un camión para recorrerse Europa. Algunos pensamos que puede que sea un problema que se resuelva “solo”, con la conducción automática.

¿Por lo tanto, las empresas no les piden más personal?

Desde FETEIA no nos llega esta demanda, no. Somos de los sectores que tiene un nivel más alto de ocupación. Y, además, creo que la gente que está en el sector es muy buena y está haciendo un gran trabajo.

¿Cómo se forma hoy en día?

Este es un gran debate en el sector. Pero claro, por ejemplo, ¿dónde se enseña la inteligencia emocional? Hay empresarios del sector que sé que es de las primeras cosas que valoran en un candidato. A mí personalmente, me interesa si cuando un alumno termina su curso ha entendido que el trabajo de transitario es apasionante, duro, en la cual se tiene que entender y empatizar con el cliente, estar despierto, etc.

“HAY DESCONFIANZA Y DESCONOCIMIENTO DE LOS EMPRESARIOS CON EL FERROCARRIL”

¿Por qué no se usa el ferrocarril?

Creo que la desconfianza y el desconocimiento de los empresarios son los motivos principales. Hay más, claro está. Faltan infraestructuras, pero también hay muchas. Mira, yo hace unos años tuve una crisis en FETEIA, cuando el gobierno del Estado apostó por el AVE Madrid Galicia. Como presidente de FETEIA envié una carta al secretario de estado justificando que aquello era un disparate y que era más urgente mejorar la red ferroviaria del momento e invertir en los accesos de los puertos atlánticos en Galicia para mejorar el transporte de mercancías de la zona. Era mi deber, defender el acceso a los puertos gallegos del ferrocarril, lo que significaba poder potenciarlos.

¿Qué se puede hacer para aumentar el uso del ferrocarril?

Cuando fui presidente de la Asociación Española de Short Sea Shipping creamos un simulador que lo pusimos a disposición de las compañías de transporte por carretera del Estado. Ellos ponían sus costes reales del transporte en camión, pongamos, por ejemplo, al este de Europa, y el simulador te ofrecía servicios marítimos de Short Sea Shipping, con sus costes, y esto hacía ver a los transportistas que era beneficioso para ellos el uso de las autovías marítimas. No por el medio ambiente, sino para su bolsillo. Yo creo que se debería hacer un programa similar, pero con el ferrocarril.



“El transitario, si lo hace bien, no tiene que pensar en el resto que seguro que tendrá trabajo”



“Lo más cómodo para la Administración, hoy en día, es hacer ver que se hacen cosas, pero sin cambiar demasiado”

TRANSITARIOS: NAVEGANDO EN LA TORMENTA



Los transitarios se desenvuelven en un contexto de alta incertidumbre y nuevos retos para la logística y el transporte marítimo. ⬇



JAIME PINEDO

La cadena de suministro continúa experimentando sobresaltos en un entorno de creciente incertidumbre, más aún ahora con la amenaza de la extensión del conflicto entre Israel y Hamás a otras zonas de Oriente Medio. En un mundo en permanente alerta y confrontado ante eventos de todo tipo, los transitarios continúan desempeñando un papel clave en el movimiento eficaz de mercancías y en garantizar el acceso a la cadena de suministro de todo tipo de productos, incluidos los más básicos, a todas las economías del mundo.

Sin embargo, este acceso a la cadena logística global está, a juicio del colectivo transitario, en riesgo a causa de las medidas que han adoptado en los últimos años las grandes líneas navieras, agrupadas en su mayor parte en tres grandes alianzas globales que operan más del 90% de las rutas comerciales críticas Este-Oeste, y a las que se les acusa de querer restringir los servicios de los transitarios.

En este contexto de nuevos retos para la logística y la economía marítima, donde la globalización y el proceso de integración vertical de las grandes líneas navieras, que asumen cada vez un mayor número de funciones logísticas de extremo a extremo, dan como resultado una industria cada vez más oligopólica, los transitarios reivindican su función multimodal frente a lo que entienden son consecuencias negativas de la competencia desleal de las líneas navieras y resaltan la importancia de evitar los monopolios digitales en la cadena de suministro, al tiempo que reclaman una mayor colaboración y conectividad entre todos los agentes involucrados en la cadena logística.





Los transitarios juegan un papel clave a la hora de optimizar la cadena de suministro y facilitar el comercio internacional. 

INTEGRACIÓN VERTICAL

En este contexto de grandes incertidumbres, especialmente para la logística marítima, las empresas y profesionales transitarios desempeñan, más que nunca, un papel clave a la hora de optimizar la cadena de suministro y facilitar el comercio internacional. Para Stéphane Graber, director general de la Federación Internacional de Asociaciones de Transitarios (FIATA), los transitarios son “los guardianes de la industria del transporte y la logística” y favorecen una cadena de suministro “eficiente y diversificada”, donde su experiencia los sitúa “en la mejor posición para responder eficazmente a las necesidades de los clientes organizando opciones multimodales, ofreciendo opciones, acceso al mercado para las pymes y unas relaciones a largo plazo que proporcionan estabilidad financiera, confianza y modelos comerciales sólidos”.



“Los transitarios favorecen una cadena de suministro eficiente y diversificada, respondiendo eficazmente a las necesidades del cliente, organizando y ofreciendo opciones multimodales, acceso al mercado y estabilidad financiera”

Stéphane Graber
*Director general de FIATA-
 Federación Internacional de
 Asociaciones de Transitarios*

En este sentido, el proceso de integración vertical de las grandes líneas navieras, como Maersk, CMA CGM, MSC o COSCO, por el que éstas pasan a prestar también servicios de logística puerta a puerta, bien a través de la adquisición de operadores logísticos y terminales portuarias, de la creación de filiales de carga aérea o de transporte ferroviario, o asumiendo directamente la organización de las operaciones de transporte y logística, les está permitiendo participar plenamente en la cadena de suministro del contenedor, añadiendo servicios de transporte en varios modos a su cartera de transporte marítimo.

POSICIÓN DE DOMINIO

Estas navieras han apostado por ser “integradores del transporte global de contenedores”, mediante la integración vertical de su negocio, obtenida con la compra, gracias a su gran capacidad financiera, de empresas



**SOLUCIONES
LOGÍSTICAS**

**A MEDIDA PARA
CADA INDUSTRIA**

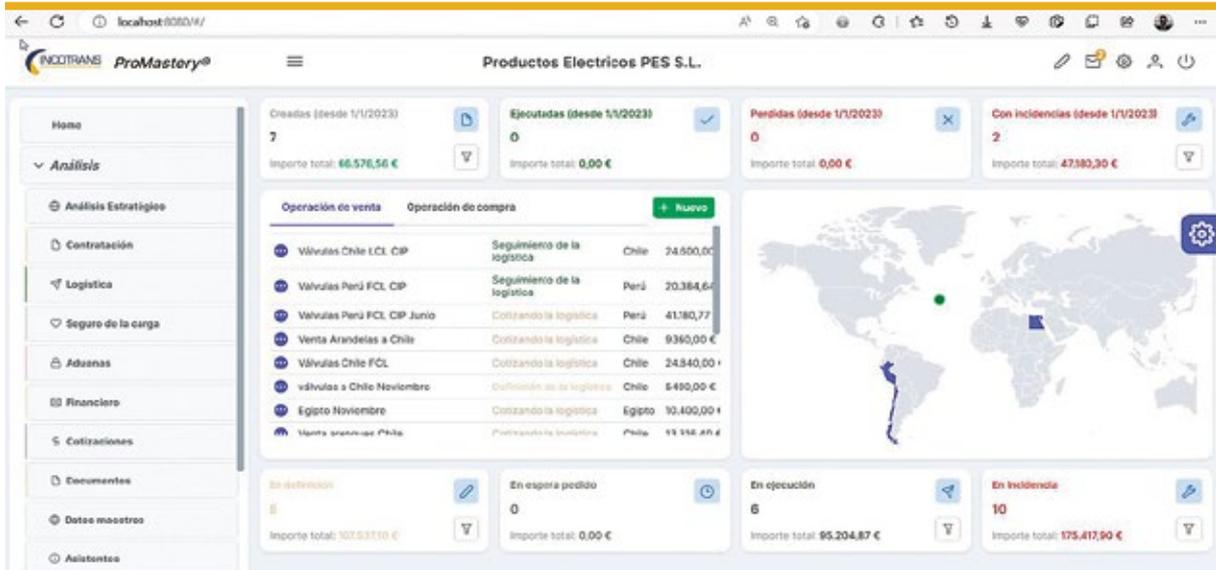
PROJECT CARGO
HEALTHCARE
BULK LIQUIDS
RENEWABLE ENERGY
AUTOMOTIVE
DRINKS
RETAIL
BUILDING MATERIAL
FOODSTUFFS
MINING

Angola
Argentina
Cabo Verde
Chile
China
Colombia
República Dominicana
Ecuador
El Salvador
España
Guatemala
Hong Kong
México
Mozambique
Panamá
Perú
Portugal
Uruguay
EEUU

Moving **Experiences**

www.tibagroup.com

ProMastery es un software de gestión integral desarrollado por Incotrans que aporta calidad, innovación y control de las operaciones del comercio internacional. 



UN NEGOCIO DE PERSONAS FRENTE A UN NEGOCIO DE ACTIVOS

Más allá de la adquisición de operadores, almacenes logísticos, posicionamiento en terminales interiores o compra de operadores ferroviarios, estos procesos de integración vertical están conllevando el fortalecimiento de las empresas transitarias propias o la compra de grandes transitarias por las navieras, lo que obliga a un planteamiento sobre la evolución futura del forwarding. Es una estrategia que preocupa a los transitarios, si bien éstos están convencidos de tener un rol claro y de ocupar su propio espacio en el nuevo mercado. Además, manejan un potente argumento para contrarrestar esta posible amenaza: frente al armador y la naviera, que dirigen un negocio de activos, el transitario es un negocio de personas, de equipos humanos que se mueven globalmente para lograr el buen resultado de las operaciones de un cliente.

TRANSPARENCIA Y NEUTRALIDAD

En todo caso, ante la integración vertical emergen ciertas dudas a la hora de interpretar hasta qué punto una transitaria puede trabajar con plena confianza con una naviera si los datos de sus clientes pueden transferirse por dicha naviera a su propia compañía transitaria o, a la inversa, y ante el temor de que otras líneas navieras no presten servicio a un transitario por temor a la información que éste pueda trasladar de ellas a su matriz naviera. En este contexto, los transitarios consideran necesario un nuevo enfoque de la transparencia y, sobre todo, un nuevo planteamiento de la neutralidad a la hora de acometer el nuevo marco de relaciones que va a exigir el mercado. Sea cual sea el modelo que impere en el futuro, todos coinciden en afirmar que será el cliente quien decida y



determine qué modelo se abre camino, sin olvidar que la posibilidad a medio plazo de un movimiento pendular que pueda variar la tendencia actual a las grandes concentraciones.

Además de la integración vertical promovida por una línea naviera hay que tener también en consideración las surgidas a partir de plataformas como Amazon, que han irrumpido también en el sector logístico y del transporte, si bien se trata de un fenómeno sólo alcance de un número limitado de empresas que, eso sí, manejan unos alto volúmenes.

transitarias, representantes aduaneros, plataformas electrónicas de fletes, etc. entrando en algunos aspectos que eran definitorios del transitario, como es la financiación de las operaciones y la oferta de servicios anexos al comercio internacional, como los seguros marítimos. Al hacerlo, compiten directamente con los transitarios que tradicionalmente ofrecen servicios logísticos puerta a puerta.

Si bien entienden que la integración vertical es, como tal, una práctica comercial legítima, los transitarios están seriamente preocupados porque las grandes navieras que practican esta estrategia se aprovechen de su posición de dominio ante una legislación que en la Unión Europea ha venido beneficiando a las líneas marítimas más que a otros agentes que intervienen también en la cadena de suministro marítima. Esto, a su juicio,



“Si bien los transitarios están dispuestos a hacer un mayor uso de estos servicios, esta decisión está condicionada a mejoras significativas en la calidad actual proporcionada, tanto en términos de infraestructura como servicios”

Nicolette van der Jagt
Directora general de
CLECAT-Asociación
Europea de Transitarios

amenaza la igualdad de condiciones y un entorno competitivo justo.

Por todo ello, desde diferentes instancias se viene reclamando la necesidad de alcanzar un mayor nivel de colaboración entre líneas navieras y proveedores de servicios logísticos en la cadena de suministro para garantizar que la Unión Europea “siga siendo un escenario competitivo y sostenible para la logística”.

En este sentido, el sector transitario, entre otros, ha recibido con indisimulada satisfacción la reciente decisión de la Comisión Europea de no prorrogar la vigencia del Consorcio Block Exemption Regulation (CBER), o lo que es lo mismo, las normas de competencia para el transporte marítimo de contenedores, que había creado un alto grado de tensión entre el colectivo transitario español y europeo, y que expirará el 25 de abril de 2024 después





Las grandes líneas navieras han apostado por ser integradores del transporte global de contenedores.

de casi 15 años desde su establecimiento en 2009.

SOSTENIBILIDAD, EN EL ADN TRANSITARIO

La Comisión Europea propuso en julio un paquete de medidas que ha sido acogido con satisfacción por el sector transitario, representado por CLECAT, la voz que representa los intereses de los transitarios en el ámbito de la Unión Europea y que representa a 25 asociaciones nacionales, entre ellas, FETEIA.

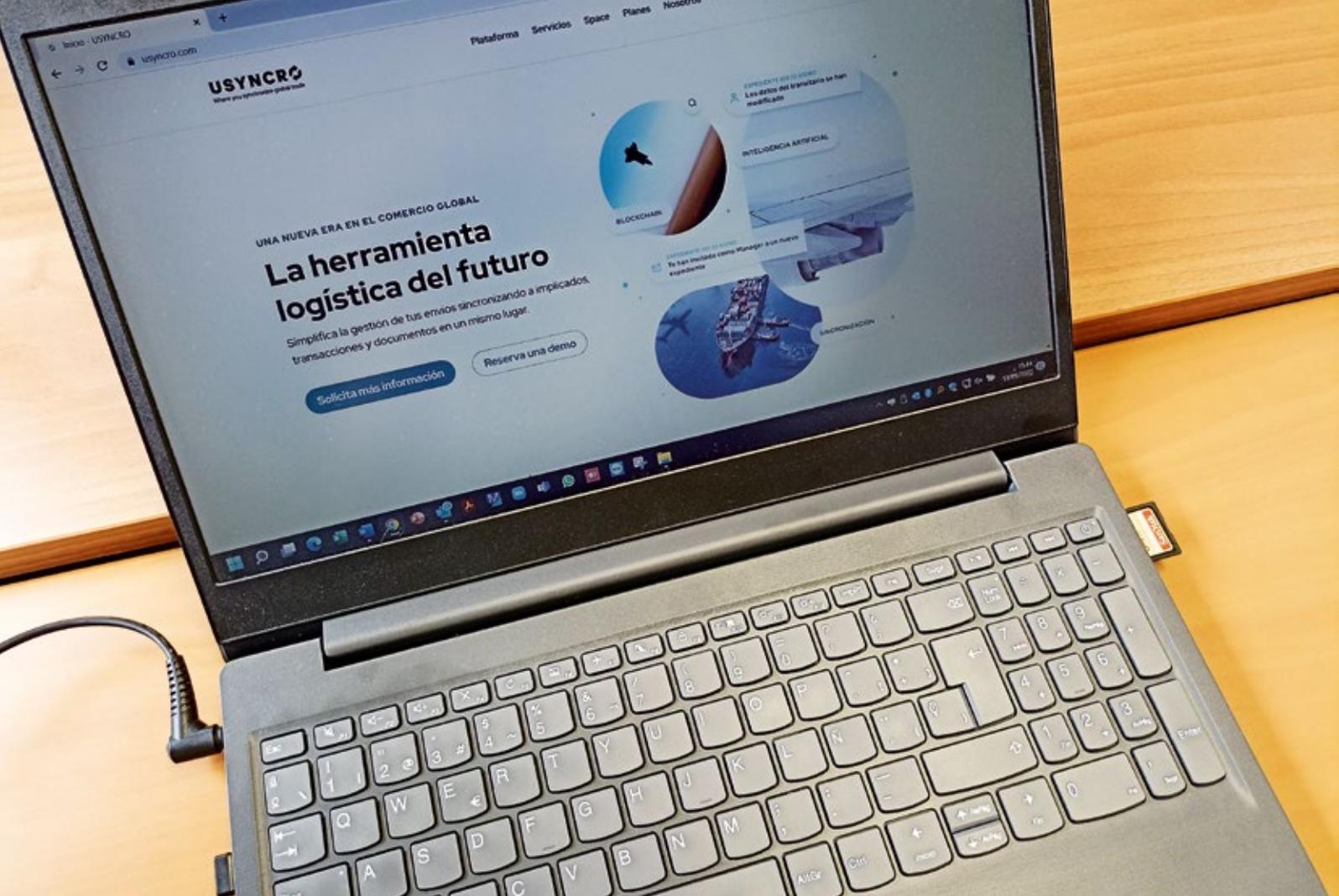
Dichas medidas aspiran a hacer que el transporte de mercancías sea más eficiente y sostenible, mejorando la gestión de las infraestructuras ferroviarias, ofreciendo mayores incentivos a los camiones de bajas emisiones y proporcionando información más precisa sobre las emisiones de gases de efecto invernadero procedentes del transporte de mercancías.

•••••
Los transitarios reivindican su función multimodal frente a lo que entienden son consecuencias negativas de la competencia desleal de las líneas navieras y resaltan la importancia de evitar los monopolios digitales en la cadena de suministro

El objetivo es aumentar la eficiencia en el sector, ayudándolo a contribuir al objetivo de reducir las emisiones procedentes del transporte en un 90% para 2050, tal como se establece en el Pacto Verde Europeo, y permitiendo al mismo tiempo que el mercado único de la UE siga creciendo. Todas estas propuestas son de vital importancia para que los transitarios europeos utilicen todos los modos de transporte y traten de hacerlo de la manera más eficiente con menos impacto ambiental.

FERROCARRIL Y CARRETERA

CLECAT ha acogido con especial satisfacción el Reglamento UE CountEmissions, que propone un marco europeo común para el cálculo de las emisiones de GEI de las operaciones de transporte de mercancías y pasajeros. La directora general de CLECAT, Nicolette van der Jagt, valora positivamente que la CE pro-



El colectivo transitario es consciente de que la aparición de nuevos modelos de negocio, [requieren la adaptación y asimilación tecnológica del sector.](#)

DIGITALIZACIÓN COMO CLAVE PARA LA COMPETITIVIDAD DEL TRANSITARIO

JAIME PINEDO

En un mundo en constante cambio, el colectivo transitario es plenamente consciente de que la aparición de nuevos modelos de negocio, requieren la adaptación y asimilación tecnológica del sector, que debe acompañarlo con su propia evolución.

En este sentido, Cristina Martín Lorenzo, CEO de Usyncro, presidenta de la Comisión de Nuevas Tecnologías de FETEIA y vicepresidenta de ATEIA Madrid, sostiene que “el papel tiene los días contados y es importante que

reflexionemos sobre las decisiones estratégicas que tendrán que tomar las organizaciones en el ámbito de la innovación tecnológica”, citando como ejemplos normativas europeas como la Ley eFTI 2020/1056 de obligado cumplimiento para la emisión del documento de transporte en formato digital en 2024, o el despacho centralizado europeo.

Así, recuerda que países como Egipto, con CargoX; Singapur, con TradeTrust; organizaciones como IATA, con su proyecto One Record; o FIATA, con la generación del eFBL Paperless Solution, no sólo han dado pasos hacia



Se debe prestar especial atención “a saber cómo aprovechar con tecnología la infraestructura existente, mientras se construyen a medio plazo nuevas infraestructuras que permitan aportar mejor servicio a las operaciones”, detalla Cristina Martín

la eliminación del papel, sino para la validación electrónica del documento y la verificación de la identidad digital del emisor.

La Ley de Cambio Climático y Transición energética (LCCTE) también repercutirá directamente en la actividad logística y el transporte. “Desde 2023, no podemos ignorar que la sostenibilidad de las operaciones que gestiona el transitario, se observan al detalle”, advierte.

GESTIÓN HUMANA Y FORMACIÓN

También se debe prestar especial atención “a saber cómo aprovechar con tecnología la infraestructura existente, mientras se construyen a medio plazo nuevas infraestructuras que permitan aportar mejor servicio a las operaciones”; esto es, potenciando la multimodalidad y la sostenibilidad de

la cadena de suministro.

“Es el momento de desmitificar la tecnología y ver más allá”, dice Cristina Martín a Diario del Puerto Publicaciones, para quien la digitalización de procesos requiere una gestión humana. “Sin embargo, para que los profesionales del sector no perciban la vulnerabilidad de sus puestos, es importante realizar un esfuerzo en la asimilación de dicha tecnología mediante acciones formativas, e igualmente, es clave apostar por la fidelización y conquista de talento a este sector tan estratégico”, señala.

Asimismo, para continuar creciendo es necesario eliminar las barreras que supone la dependencia tecnológica y ver la posibilidad de ser más competitivo a partir de ecosistemas colaborativos. “A fecha de hoy -dice la CEO de Usyncro-, las tran-

sitarías son competencia entre sí en muchas ocasiones. La colaboración es útil para ganar peso en el discurso a las autoridades. Así, las exigencias dirigidas a los cambios en los procesos y operativas tendrán más fuerza y nos servirán para ganar competitividad a nivel país”.

AVANCES EN EL SECTOR

Una referencia significativa sobre el avance en el sector destacada por Cristina Martín es la coordinación de los actores a través de los Corredores Digitales Aéreos que se están abriendo con Latinoamérica gracias al apoyo de Foro MADCargo, la Federación de Transitarios ALACAT, la implicación de la aduana española e IATA a través del uso de su standard One Record.

En este sentido, recuerda cómo entre las preguntas que FETEIA recogió durante su último Congreso

Nº1 en Europa fabricando Thermal Liners
SOLUCIONES TÉRMICAS PARA CARGA
www.embatuff.com

EMBATUFF | Thermal liner

EMBACOVER | Pallet cover

e&s
 Packaging Supplier
 EMBALEX

C/Empordà, 4. Pol. Ind. Can Bernades - Subirà 08130 Santa Perpètua de Mogoda (Barcelona)
 Tel. +34 93 864 00 40 | info@cyspack.com | www.embatuff.com | www.cyspack.com

TÜV AUSTRIA
 CERTIFIED

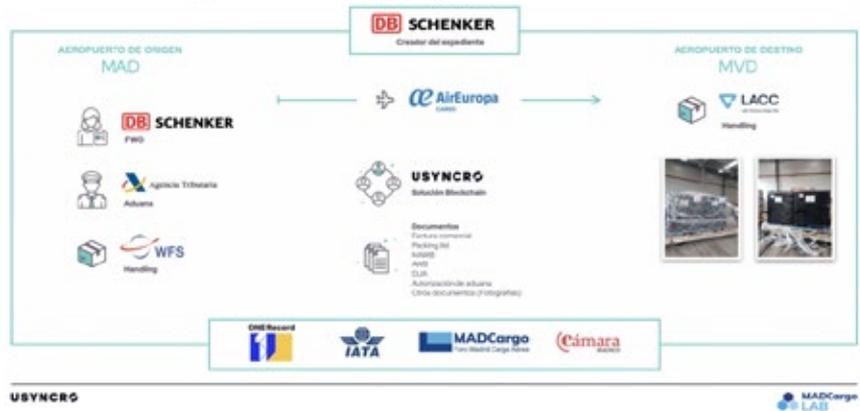
EN ISO 9001
 201900030073205
 EN ISO 14001
 20190420030273200
 ISO 45001
 201902030073207



La digitalización permite, además, agilizar tiempos de espera, trámites para obtener documentación y, consecuentemente, reducir costes relacionados con las demoras

Usyncro ha contribuido a hacer realidad el transporte aéreo de mercancías 100% digital entre Europa y Latinoamérica.

Corredor Digital Aéreo Europa - LATAM



de 2022 en Algeciras sobre el uso de herramientas colaborativas, tipo ERPs participados con proveedores y clientes, tan sólo un 2% no disponía de ellas por miedo a compartir información y hasta un 65% de los transitarios que asistieron al encuentro ya las empleaban y las consideraban de gran utilidad; un 25% no las empleaba pero están preparando a sus equipos y sistemas para hacerlo y más del 8% las utilizaba aunque no estaban conformes con su desempeño.

Sobre el conocimiento de blockchain como caso de uso aplicado a la cadena de suministro, cerca de un 2% era consciente de su utilidad para dar transparencia, trazabilidad y automatización a los procesos, siendo sólo menos de un 2% el que no le veía futuro. Sin embargo, más de un 76% estaba interesado en saber más.

VENTAJAS DEL BLOCKCHAIN

Como repasa Martín, entre las características que aporta esta tecnología destacan: la inmutabilidad de la documentación subida y seguimiento de la mercancía en tiempo real; la seguridad y transparencia gracias a la identidad digital del usuario; la descentralización del dato, accesible

desde cualquier parte del mundo, y la automatización y agilidad gracias a la combinación de otras tecnologías disruptivas.

La digitalización permite, además, agilizar tiempos de espera, trámites para obtener documentación y, consecuentemente, reducir costes relacionados con las demoras. El uso de una herramienta colaborativa basada en la tecnología blockchain, tiene un impacto directo en la labor de los transitarios y la gestión aduanera, con múltiples funciones.

“La apuesta de FETEIA por la digitalización del transitario -afirma- se dirige al uso de una herramienta basada en la transparencia en la gestión logística que permita evitar el fraude y aportar seguridad a la cadena de suministro y a todos los agentes implicados. Una plataforma neutral e interoperable que facilita la multimodalidad sin obligar a emplear otras herramientas distintas a las del propio usuario”.

Se trata de “una solución y un camino hacia la transformación que sólo son posibles si se impulsan desde el espíritu de la colaboración de todos los transitarios”, concluye Martín.



“La apuesta de FETEIA por la digitalización del transitario se dirige al uso de una herramienta basada en la transparencia en la gestión logística que permita evitar el fraude y aportar seguridad a la cadena de suministro y a todos los agentes implicados”

Cristina Martín

CEO de Usyncro, presidenta de la Comisión de Nuevas Tecnologías de FETEIA y vicepresidenta de ATEIA-Madrid



Los transitarios están convencidos de tener un rol claro y de ocupar su propio espacio en el mercado. [↑](#)

EL FUTURO DEL TRANSITARIO EN UNA NUEVA ERA DEL COMERCIO INTERNACIONAL

JAIME PINEDO

El fenómeno de la globalización está cambiando, “aunque claramente, no va a desaparecer”, sostiene Marta Prado Larburu, doctora en Derecho, CEO de Incotrans-International Business Group y consultora experta en comercio internacional. “El grado de interdependencia de las economías del mundo, principales o no, es tan grande -explica- que ese desacoplamiento (“decoupling”) del que se lleva hablando ya un tiempo no se va a producir; otra cuestión es que la dependencia de un único proveedor, y pienso en China como ‘fábrica del

mundo’, se trate de romper por parte de las empresas vendedoras y compradoras que operan en el comercio internacional, y esta situación nos lleve a un nuevo escenario en las cadenas de suministro internacionales”.

UN ENTORNO COMPLEJO Y VOLÁTIL

Las cada vez más complejas cadenas de suministro “evolucionan con metodologías innovadoras de planificación avanzada como puede ser la ‘Demand Driven MRP’ (DDMRP)”, apunta la experta. “Las empresas buscan reducir stocks con un aumento del nivel de servicio, teniendo perfec-



Las empresas buscan reducir stocks con un aumento del nivel de servicio, teniendo sincronizado el inventario con la demanda real del mercado





Las cada vez más complejas cadenas de suministro evolucionan incorporando,  por ejemplo, metodologías innovadoras de planificación.

tamente sincronizado el inventario con la demanda real del mercado, y pudiendo realizar las adaptaciones que necesiten rápidamente”, dice Prado Larburu, quien concede una importancia “máxima” a la gestión de la cadena logística internacional y señala como “clave” el rol que desempeñan los transitarios, ayudando a estos clientes a llevar a cabo este reto, garantizando así un comercio internacional óptimo para ellos. “Ahora bien -advierte-, las empresas transitarias también tienen que evolucionar y adaptarse a este nuevo escenario”.

El entorno de volatilidad, incertidumbre, complejidad y ambigüedad de condiciones y situaciones en el que vivimos actualmente (o VUCA, por su acrónimo en inglés de Volatility, Uncertainty, Complexity and Ambiguity) lleva a la necesidad de “asimilar que esa incertidumbre quizás ya no es coyuntural sino estructural, con la única certeza de que lo único constante es el cambio”. Por tanto, Marta Prado Larburu llama a estar preparados para



Según la experta Marta Prado, “hace falta una reflexión estratégica que permita buscar fórmulas y alternativas de negocio, y encontrar una nueva ubicación en el panorama global actual y a futuro”

una adaptación “permanente, con flexibilidad”, ya que cree inviable seguir trabajando bajo el planteamiento “toda la vida se ha hecho así”.

UNA NUEVA FORMA DE GESTIONAR

En este sentido, las recetas del pasado ya no valen para el presente y mucho menos para el futuro. “Ya no nos podemos permitir el lujo de hacer siempre lo mismo, pues el mercado nos dejaría fuera, y mucho menos pretender, de esa manera, obtener resultados diferentes”, continúa la experta en comercio internacional a preguntas de Diario del Puerto Publicaciones, quien cree que ha llegado el momento de “dejar atrás el viejo management del siglo XX y dar entrada al ‘new management’ del siglo XXI”, un cambio ante el que las empresas transitarias necesitan realizar una profunda reflexión.

Tras los acontecimientos vividos en estas primeras décadas de siglo, y especialmente en los últimos dos años, “hace falta una reflexión estratégica

que permita buscar fórmulas y alternativas de negocio, y encontrar una nueva ubicación en el panorama global actual y a futuro”.

PLAN ESTRATÉGICO PARTICULAR Y SECTORIAL

A este respecto, Prado Larburu considera necesario analizar cinco puntos: cómo estamos ahora, cómo está el mercado, cómo estamos con respecto al mercado, a dónde queremos llegar y cómo podemos hacerlo.

Para ello, aboga por elaborar un plan estratégico como empresas individuales, pero también a nivel sectorial, ya que “solo así se podrá lograr la adaptabilidad del sector a las tendencias y necesidades del mercado”.

Como explica la consultora en comercio internacional, además de la reflexión, planificación y visión



“Ya no nos podemos permitir el lujo de hacer siempre lo mismo, pues el mercado nos dejaría fuera, y mucho menos pretender, de esa manera, obtener resultados diferentes”

*Marta Prado Larburu
Doctora en Derecho, CEO de Incotrans-International Business Group y consultora experta en comercio internacional*

estratégica, de la optimización y el dominio de los procesos, y de la transformación digital, bajo la consideración de que la tecnología es un medio y no un fin, hay que añadir también un aspecto de capital importancia como es el ámbito legal. Todos estos cambios exigen a los profesionales y a las empresas transitorias una formación especializada y adecuada en cantidad y calidad.

A este respecto, FETEIA e Incotrans firmaron hace dos años un acuerdo de colaboración para que los profesionales de las empresas asociadas puedan reciclarse con las formaciones de la compañía en condiciones ventajosas. “Se pueden hacer muchas cosas en beneficio del sector transitorio, y en Incotrans siempre encontraréis un aliado”, concluye su CEO, Marta Prado Larburu.



CONTENEDORES MARÍTIMOS

VENTA - ALQUILER - REPARACIÓN - TRANSFORMACIÓN

DISPONIBILIDAD DE STOCK
 EN TODA LA PENÍNSULA
 TRANSPORTE A
 CUALQUIER PUNTO







20' y 40' Dry Van

20' y 40' High Cube

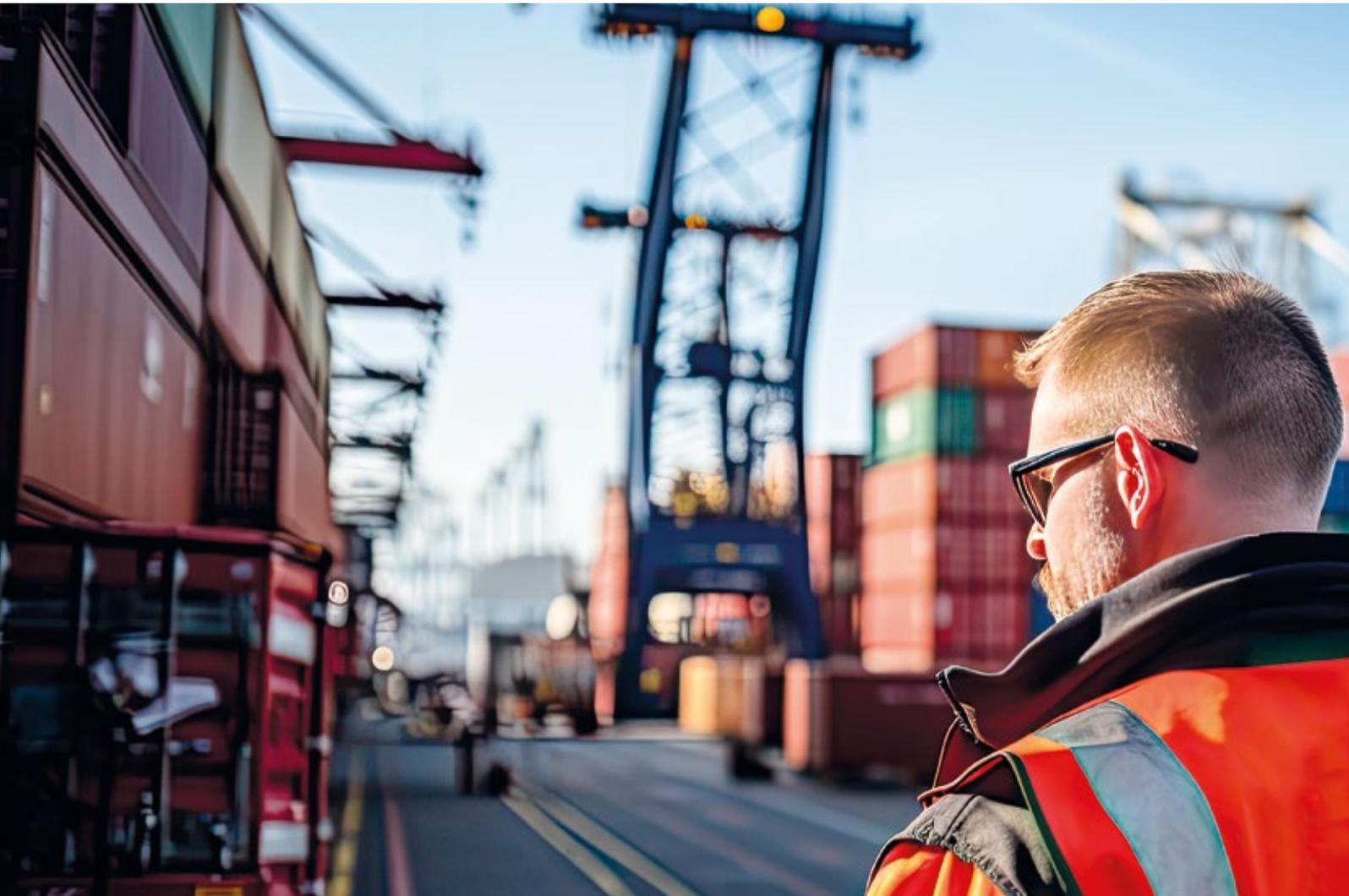
20' y 40' Frigorífico

20' y 40' Flat Rack

20' y 40' Open Top

NORAY CONTAINER LOGISTICS | C. Malet, Parcela 9. PORT DE BARCELONA - ZAL PRAT: 08820 El Prat de Llobregat (BCN) | Tel.: +34 93 418 39 75 | www.noraycontainers.com

LA DIGITALIZACIÓN ACERCA Y ALEJA



JUAN CARLOS PALAU

La buena marcha del comercio internacional depende de muchos factores, entre ellos, la agilidad del paso de las mercancías por los diferentes nodos logísticos y los trámites burocráticos que ello conlleva. De ahí que sea vital una relación fluida y estrecha entre los transitarios

y la Administración Tributaria Española. Una relación que ha ido evolucionando en los últimos años gracias a las nuevas tecnologías y la digitalización. Pero aún quedan muchos pasos por dar y eslabones de la cadena que unir para que esta relación sea todo lo efectiva posible.

En este punto, el secretario técnico de FETEIA-OLTRA, Martín Fernández,

apunta a Diario del Puerto Publicaciones que hay que distinguir dos niveles: el institucional y el operativo. "A nivel institucional, desde FETEIA mantenemos una buena y fluida relación con la autoridad aduanera, lo cual es de gran ayuda para el sector". "A nivel local", añade, "en general también se mantiene esta relación fluida, si bien consideramos que sería conveniente darles un carácter de



La relación fluida y estrecha entre transitarios y Aduana es fundamental para el comercio internacional.

COMUNICACIÓN Y ARMONIZACIÓN

Esta es una de las principales reivindicaciones que hacen los transitarios a la Aduana, tal y como expresa el secretario técnico de FETEIA-OLTRA. “La primera es, precisamente, la de establecer un sistema de comunicación ágil entre Administración y operadores adaptado a la realidad del comercio exterior y que permita mantener un equilibrio adecuado entre los controles aduaneros y la facilitación del comercio legítimo. Hoy en día estamos cada vez más lejos de ese objetivo”.

La segunda es, sigue Fernández, que ha de tomar la posición de coordinadora de todas las autoridades participantes en los despachos de importación y exportación. “Esta no es una cuestión que dependa en exclusiva de la propia Aduana, sino que han de trabajar todas estas Administraciones, pero es necesario que ocurra cuanto antes, para dar cumplimiento a las exigencias del Código Aduanero de la Unión y poder disfrutar de una verdadera Ventanilla Única Aduanera”. El secretario técnico

de FETEIA-OLTRA también explica que la tercera reivindicación sería la necesidad de armonizar criterios entre Aduanas, tanto a nivel de la Unión Europea como nacional. “A veces las diferencias son tan notables que parece que aplican normativas diferentes”.

CAU

Los cambios en la aplicación del Código Aduanero de la Unión (CAU) han afectado, como no podría ser de otra manera, a los transitarios y a su forma de relacionarse y de trabajar con la Aduana. En este sentido, María Pilar Jurado subraya que “uno de los principales cambios que conlleva el Código Aduanero de la Unión de 2013 es la adaptación de la práctica totalidad de los sistemas informáticos aduaneros, especialmente con el objetivo de armonizar los datos de cada declaración a nivel de la Unión”.

Esta necesaria adaptación, añade, “afecta a todos los operadores económicos que envían declaraciones a la Aduana y cubre todos los sistemas



“Somos conscientes del reto al que se enfrentan los operadores, debiendo adaptar todos sus sistemas a los nuevos requisitos de datos”

María Pilar Jurado
Directora del Departamento de
Aduanas e Impuestos Especiales
de la Agencia Tributaria

de entrada y salida de mercancías". Jurado afirma que el papel tan amplio que desempeñan los transitarios, interviniendo en todo tipo de formalidades aduaneras, "hace que tengan que adaptar todos sus procesos y sistemas a las nuevas obligaciones en un plazo de tiempo muy ajustado".

La directora del Departamento de Aduanas e Impuestos Especiales de la Agencia Tributaria ha indicado que ya "se ha concluido la adaptación de los sistemas de depósito aduanero y exportación. Acaba de abrirse el nuevo sistema para el tránsito, que convivirá con el previo hasta el 12 de marzo de 2024, y están disponibles en entorno de pruebas la nueva notificación de llegada y la declaración de depósito temporal. Somos conscientes del reto al que se enfrentan los operadores, debiendo adaptar todos sus sistemas a los nuevos requisitos de datos".



"A nivel operativo la situación ha empeorado mucho. La relación de las empresas con el personal de la Aduana es por vía electrónica o con cita previa, lo cual no es una alternativa válida"

Martín Fernández
Secretario técnico de
FETEIA-OLTRA

Para Martín Fernández, "a día de hoy, las cuestiones más relevantes son las relativas al desarrollo del programa de digitalización del actual CAU, que trae importantes novedades como AES o el nuevo sistema de gestión de los tránsitos. Todas estas iniciativas suponen un reto de adaptación para el sector, pero en general, tras esta primera fase, suele generar una mayor eficiencia".

El secretario técnico de FETEIA-OLTRA resalta que lo que sí creen "que supone un importante reto es ICS2, pues implica un cambio de paradigma en el modo de trabajo de buena parte de los actores del transporte internacional. Es necesario adaptar los procedimientos, potenciar la colaboración entre partes y realizar las necesarias adaptaciones a nivel informático, pues superar con éxito los test de conformidad es complicado".

Aiyon

ABOGADOS

Equipo de abogados profesional, trato personalizado y atención inmediata

MADRID · CÁDIZ · BILBAO · ALGECIRAS
24/7 TF.+34 628 656 395
www.aiyon.es

SERVICIOS LEGALES INTEGRALES

SHIPPING TRANSPORT
TRADE INSURANCE

360°
LEGAL SERVICES

B.S.D.

Transitarios - Aduanas - Logística
Forwarder - Customs - Logistic

www.bsdl logistic.com
www.bsdp harmacolog.com
customerservice@bsdl logistic.com

PARCELA 2.5 NAVE 8
 Avda. Central del Centro de Carga
 (Frente a la entrada al Recinto Aeroportuario de la A-2,
 en la 1ª rotonda de salida de dicha A-2 y Centro de Negocios Eisenhower)
Tel.: 91 748 22 93 / Fax: 91 393 64 15

ALMACENES TORRES DE LA ALAMEDA
 C/ Berlin, 23 - Pol. Ind. Pozo de la Fuente
 28813 Torres de la Alameda - Madrid - Spain
Tel.: +34 91 886 32 97 / Fax: +34 91 886 52 98



Se prevé que las nuevas normas potencien la fluidez del comercio transfronterizo. 

LA VENTANILLA ÚNICA EUROPEA, AÚN ALGO LEJANA

JUAN CARLOS PALAU

Al objeto de facilitar el comercio internacional, abreviar el despacho de aduanas y reducir el riesgo de fraude, la Unión Europea ha decidido crear una ventanilla única para las aduanas (VUA).

El Consejo de Europa adoptó en octubre del pasado año nuevas normas que establecen las condiciones adecuadas para la colaboración digital entre las aduanas y las autoridades competentes asociadas.

Una vez que se aplique la ventanilla única aduanera, las empresas ya no tendrán que presentar documentos a varias autoridades en diferentes

portales y el entorno de ventanilla única permitirá que las autoridades aduaneras y otras autoridades comprueben de forma automática que las mercancías cumplen los requisitos de la UE y que se han efectuado los trámites necesarios. En consecuencia, se prevé que las nuevas normas potencien la fluidez del comercio transfronterizo y contribuyan a reducir la carga administrativa para los comerciantes, principalmente, ahorrando tiempo y simplificando y automatizando el despacho de mercancías.

“Uno de los principales cambios que conlleva el Código Aduanero de la Unión de 2013 es la adaptación de la práctica totalidad de los sistemas



Al objeto de facilitar el comercio internacional, abreviar el despacho de aduanas y reducir el riesgo de fraude, la UE ha decidido crear una ventanilla única para las aduanas

Este proyecto busca poner solución a la falta de armonización entre formalidades aduaneras y no aduaneras. 

informáticos aduaneros, especialmente con el objetivo de armonizar los datos de cada declaración a nivel de la Unión”, afirma a Diario del Puerto Publicaciones, María Pilar Jurado, directora del Departamento de Aduanas e Impuestos Especiales de la Agencia Tributaria.

“Esta necesaria adaptación afecta a todos los operadores económicos que envían declaraciones a la aduana y cubre todos los sistemas de entrada y salida de mercancías. El papel tan amplio que desempeñan los transitarios, interviniendo en todo tipo de formalidades aduaneras, hace que tengan que adaptar todos sus procesos y sistemas a las nuevas obligaciones en un plazo de tiempo muy ajustado”, añade Jurado.

“Ya se ha concluido la adaptación de los sistemas de depósito aduanero y exportación. Acaba de abrirse el nuevo




Soluciones logísticas globales e integradas.
DACHSER Interlocking



DACHSER Spain Air & Sea Logistics S.A.U.
Regional Office Spain
C/ Dr. J.J. Dómine, 15-2 • 46011 Valencia
Tel.: +34 96 316 57 00 • Fax: +34 96 367 76 58
dachser.spain-asl@dachser.com • dachser.es

visualTrans

Software que combina operativa y negocio

TIPO DE CARGA	BOOKING	ESTADO
FLC	G22313123	CARGANDO
LCL	G22314536	EN TR
LCL	G22345671	EN TR
FCL	G22313123	EN DE

Evolución



528.780.90€
+42% respecto a año anterior

Solicita tu demo en visualtrans.com





El entorno de ventanilla única permitirá que las autoridades aduaneras y otras autoridades comprueben de forma automática que las mercancías cumplen los requisitos de la UE.

sistema para el tránsito, que convivirá con el previo hasta el 12 de marzo de 2024, y están disponibles en entorno de pruebas la nueva notificación de llegada y la declaración de depósito temporal. Somos conscientes del reto al que se enfrentan los operadores, debiendo adaptar todos sus sistemas a los nuevos requisitos de datos”, destaca la directora.

En este sentido, el secretario técnico de FETEIA-OLTRA, Martín Fernández, no es tan optimista: “Lo cierto es que a día de hoy todavía lo vemos como algo lejano, pues ni siquiera tenemos lista la VUA nacional. De hecho, hoy solo existe una VUA entre la Aduana y SOIVRE, para los productos sometidos a controles ROHs y RAEE”.

Evidentemente, añade, “vemos la Ventanilla Única Aduanera de la Unión Europea como una gran oportunidad para la agilización de los trámites aduaneros y paroaduaneros. Este proyecto busca poner solución a la falta de armonización



Esta adaptación afecta a todos los operadores económicos que envían declaraciones a la aduana y cubre todos los sistemas de entrada y salida de mercancías

entre formalidades aduaneras y no aduaneras, así como la falta de interoperabilidad de los sistemas, que generan obligaciones de notificación complejas y onerosas y procesos de despacho ineficientes, lo cual es algo que quiere todo el sector”.

Para Martín Fernández queda una duda pendiente de aclarar, “pues el nuevo Código Aduanero de la Unión supone un cambio de concepto a nivel informático (se pasa de un esquema de unir o compatibilizar sistemas nacionales a través de los sistemas de la UE a partir de un único sistema de la UE). La VUA de la Unión Europea ya estaba a medio camino, pero habrá que ver cómo se va desarrollando”.

El secretario técnico de FETEIA-OLTRA finaliza destacando que, en cualquier caso, “vemos esta normativa como un impulso para que, de una vez por todas, se vaya implementando la Ventanilla Única Aduanera nacional, lo cual ya sería un paso importante”.



La relación fluida y estrecha entre transitarios y Aduana es fundamental para el comercio internacional 

LA NECESARIA ADAPTACIÓN A LA REFORMA ADUANERA DE LA UNIÓN EUROPEA

JUAN CARLOS PALAU

Los transitarios van a tener ante sí un nuevo reto al que adaptarse: la nueva reforma aduanera de la Unión Europea, que se prevé que entre en vigor en 2028, con un periodo transitorio hasta 2038.

Para Martín Fernández, secretario técnico de FETEIA-OLTRA, “esta reforma trae un cambio importante de concepto, pues el declarante deja de ser la figura clave, pasando a ser el importador y exportador, en la línea de otras normas de la Unión Europea. En los propios considerandos del Borrador se establece que el proceso para la presentación de las mercancías ha de ser revisado para reflejar estos nuevos roles”.

Otro de los principales puntos es el de la aparición de la figura del Trust and Check. “Creo que la Comisión Europea no ha terminado de medir bien el impacto que supone

la creación de esta figura tan ambiciosa. Por una parte, parece evidente que los operadores que puedan acogerse a esta figura podrían, a priori, disfrutar de importantes ventajas, pero también lo es que será difícil y costoso obtener tal certificación. Esto podría provocar que gran parte del tejido productivo no pueda acogerse a esta figura y tampoco a la del OEA de simplificaciones aduaneras, que desaparecerá. Es decir, podría provocarse un retroceso”, opina Fernández.

Asimismo, la creación del hub de datos de La UE supone, como indicaba anteriormente el experto de FETEIA, “un cambio de paradigma a nivel informático”, ya que la UE podrá realizar un control masivo de todos los datos relativos al comercio y transporte “y, además, será la base de la implementación de las nuevas plataformas únicas de la UE”, destaca el secretario técnico.

“La aparición de una Autoridad Aduanera Europea, que coordine y fomente la uniformidad nos parece un punto positivo de la propuesta”, puntualiza.



“Creo que la Comisión Europea no ha terminado de medir bien el impacto que supone la creación de la figura del Trust & Check”, opina Martín Fernández, secretario técnico de FETEIA-OLTRA



NOVEDADES

Por su parte, Pilar Jurado, directora del Departamento de Aduanas e Impuestos Especiales de la Agencia Tributaria, señala que la reforma “propone un escenario muy novedoso”, con múltiples cambios entre los que la experta destaca aspectos como, por ejemplo, las responsabilidades. “Por primera vez se incluye una definición de importador (frente a la tradicional figura del declarante) siendo la persona responsable no sólo de la deuda aduanera, sino también de la correcta aplicación de otras normativas, incluyendo prohibiciones y restricciones”, subraya Jurado.

En el ámbito del comercio electrónico, apunta la directora, “la responsabilidad anterior se extiende a las plataformas, a través de la nueva figura del ‘deemed importer’. Las plataformas deberán enviar la información de cada envío en un plazo de 24 horas tras la venta”.

Por otro lado, destaca Jurado, “el programa OEA sufre una transformación importante, pues aparece la nueva figura del ‘trust and checked -T&C’ y, tras un período transitorio, desaparece la autorización OEA en la modalidad de Simplificaciones Aduaneras. El T&C conlleva unos requisitos más exigentes, pues requiere dar acceso en tiempo real a los sistemas logísticos y aduaneros y, a cambio, recibe ventajas adicionales como la auto-concesión del levante aduanero”.

Con relación a la competencia de las autoridades aduaneras, durante un período transitorio, en relación con los T&C y los ‘deemed importer’, “la competente será la Aduana del Estado miembro donde estén establecidos, también para el levante e independientemente del Estado miembro donde se encuentren las mercancías”, explica la directora.

Finalmente, para poder hacer frente a todas las reformas anteriores, recuerda Pilar Jurado, “se propone crear un centro de datos a nivel de la Unión (EU customs data hub), que recibirá todos los datos de los distintos sistemas aduaneros”.



La Autoridad Aduanera de la UE permitirá actuar sobre los datos del nuevo Centro de Datos Aduaneros de la UE. 

TRES PILARES Y TRES CAMBIOS DE ENFOQUE EN LA REFORMA ADUANERA

La reforma aduanera de la Unión Europea tiene tres pilares principales: una nueva asociación entre las aduanas y las empresas, basada en la transparencia y la responsabilidad y respaldada por inteligencia artificial, lo que simplifica enormemente o incluso llega a eliminar por completo la necesidad de declaraciones aduaneras; un modelo actualizado de vigilancia y evaluación de riesgos, gestionado por una nueva Autoridad Aduanera de la UE, que deberá ayudar a los estados miembros a centrar sus esfuerzos de control donde más importa; y un marco normativo más moderno para el comercio electrónico que reducirá los enormes niveles de fraude en el sector, al tiempo que introducirá más transparencia y tranquilidad para los consumidores.

En esta línea la reforma plantea tres cambios de enfoque fundamentales. En primer lugar, el sistema aduanero se transformará y pasará de ser un sistema basado en declaraciones de aduanas a un sistema basado en datos.

En segundo lugar, el concepto ya no es la supervisión aduanera de millones de operaciones concretas, sino el control de cadenas de suministro completas con lo que ello conlleva de agilización de trámites y de concentración en operaciones de mayor riesgo.

En tercer lugar, la revolución tecnológica permite una nueva vuelta de tuerca de tal forma que se optimiza -aún más si cabe- la Unión Aduanera con un único centro de datos centralizado y común para todos los países de la Unión que permite introducir tecnologías como blockchain o inteligencia artificial para multiplicar la seguridad de las operaciones e identificar mejor los riesgos y los fraudes.

Para ayudar a los estados miembros a priorizar los riesgos correctos y coordinar sus controles e inspecciones, toda la información y la experiencia se pondrán en común y se evaluarán a nivel de la UE a través de la nueva Autoridad Aduanera de la UE, cuya creación permitirá actuar sobre los datos proporcionados a través del nuevo Centro de Datos Aduaneros de la UE. Se prevé que la reforma entre en vigor en 2028, con un período transitorio hasta 2038.

LA REFORMA ADUANERA DE LA UNIÓN EUROPEA EN 10 PUNTOS



ros, incluyendo las declaraciones. Esto permitirá una mayor homogeneidad en la aplicación de la normativa aduanera a nivel de la Unión”.

A LA ESPERA DE LA VERSIÓN DEFINITIVA

No obstante, en cuanto a la opinión sobre la propuesta, Martín Fernández señala: “Creo que todavía hay que ver cómo evoluciona el proceso legislativo, para conocer la versión final y, más importante todavía, está por ver la efectividad de todas las novedades. Se incluyen cosas claramente positivas, como la búsqueda de

una uniformidad real a nivel de la UE y se abren incógnitas”.

Entre estas incógnitas, continúa, “destacaría la relativa al nuevo rol de los representantes aduaneros, sobre todo en relación con el cumplimiento de las obligaciones no tributarias. Diría que, por una parte, el papel en las cuestiones puramente aduaneras podría llegar a verse reducido, pero parece que podría adquirir más relevancia en las otras materias. Por otra parte, el transitario, como ‘house filer’ tendrá un papel importante en este nuevo ecosistema aduanero”.

“Creo que durante estos últimos años hemos vivido varios fracasos, o al

menos el incumplimiento de las expectativas generadas en torno a novedades supuestamente disruptivas como el OEA o el despacho centralizado, por lo que hay que analizar estas cuestiones con mucha cautela”, subraya Fernández.

El secretario técnico de FETEIA-OLTRA concluye señalando que “lo que sí parece claro es que, una vez más, se acerca un periodo de transformación en la profesión, por lo que nuestras empresas tendrán que adaptarse para mantener la competitividad. Una vez más, esto supone también un reto para la propia FETEIA-OLTRA, pues ayudaremos a nuestras asociadas en este camino”.

PUERTO DE BILBAO
PORT OF BILBAO

Con toda Europa y el resto del mundo.
Navegando todos los días de la semana.
Sin fronteras...

Uniport Bilbao
Comunidad Portuaria

T 944236782 | info@uniportbilbao.es
www.uniportbilbao.eus



**CUANDO LA DESAPARICIÓN
DEL CBER NO ES SUFICIENTE**

RAÚL TÁRREGA

El comercio marítimo mundial se encuentra en una situación que dista mucho de ser tranquila, positiva y estimuladora. Consecuentemente, la actividad de los transitarios especializados se ve condicionada por este contexto.

A pesar de que el Consortia Block Exemption Regulation (CBER) -una normativa que para los transitarios marítimos era excesivamente lesiva- tiene fecha de caducidad, lo cierto es que no puede decirse que los problemas de los operadores logísticos hayan acabado. La situación actual de los fletes marítimos, la relación entre transitarios y navieras, las carencias que las infraestructuras portuarias presentan para atender la actual irregularidad de los flujos de carga y los procesos de digitalización a los que deben enfrentarse de manera casi continua las empresas son retos a los que los transitarios deben dar respuesta. Y deben hacerlo, en ocasiones, a velocidad de vértigo.

El contexto actual no ayuda. Las últimas previsiones de la Organización Mundial del Comercio hablan de una reducción del crecimiento del comercio mundial en un contexto de desplome continuado que comenzó en el cuarto trimestre de 2022. El volumen del comercio mundial de mercancías crecerá un 0,8% este año, menos de la mitad del aumento del 1,7% previsto en abril, mientras que las previsiones de crecimiento para 2024, del 3,3%, prácticamente no han variado con respecto a la previsión anterior. Además, la OMC prevé que el PIB real mundial crezca un 2,6% a tipos de cambio del mercado en 2023, y un 2,5%, en 2024.

Tal y como reconocen los expertos consultados por Diario del Puerto Publicaciones, los transitarios no son ajenos a la situación general de los mercados. El descenso en la demanda de transporte, como consecuencia de la inflación generalizada y la reduc-



“Con la derogación de la CBER ya no habrá más oligopolios y, aunque la colaboración entre navieras no es ilegal, sólo podrían compartir buques y espacios de carga en los mismos, pero nada más”

Agustín Montori
Presidente de la Comisión de Asuntos Marítimos de FETEIA-OLTRA



“El sector deberá acostumbrarse a un nuevo escenario más inestable, en el que se pone en duda el papel que ocupará China como gran fabricante global”

Melika Ben-Hamed
Responsable del Servicio de Transitario de Bergé

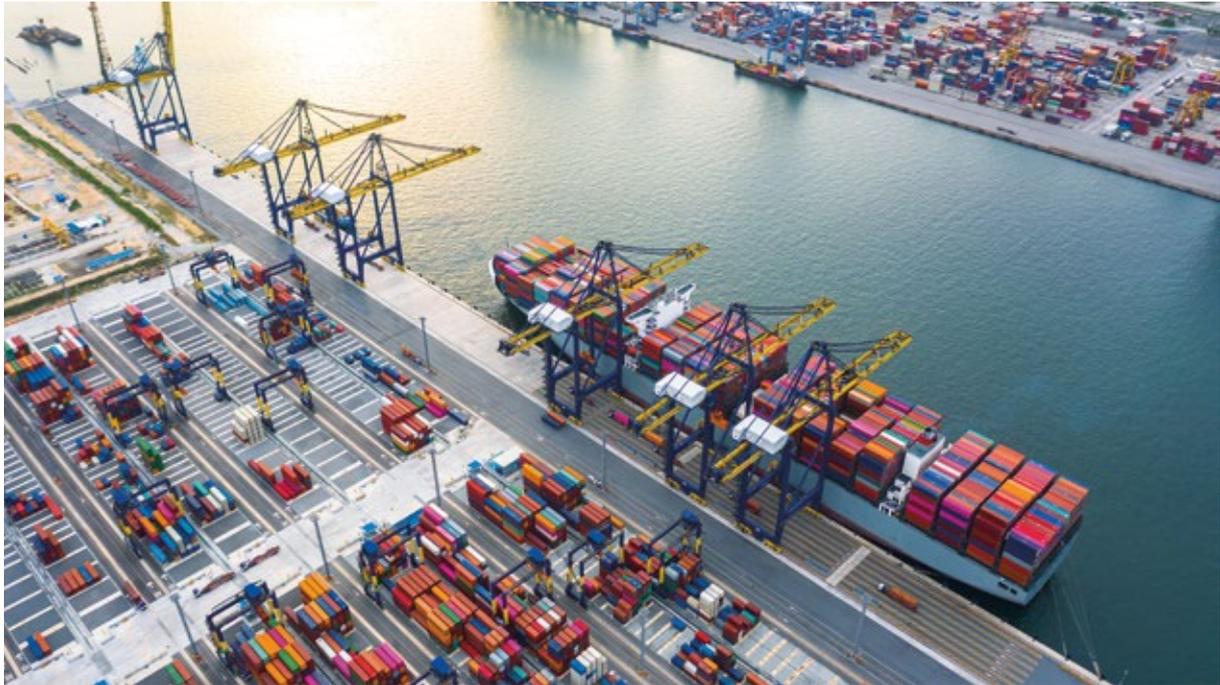
ción de la demanda de bienes de consumo en todos los mercados, con especial incidencia en la demanda de productos desde Extremo Oriente, ha ocasionado un decrecimiento en los tráficos marítimos mundiales, lo que sin duda va a afectar a la cuenta de resultados de los operadores logísticos. Agustín Montori, presidente de la Comisión de Asuntos Marítimos de FETEIA-OLTRA, adelanta que “no se prevé un repunte de la actividad hasta final de año”, incluso cree que se dará un leve descenso a lo largo del cuarto trimestre del año.

Hoy por hoy, “la incertidumbre en torno a la evolución del comercio internacional y las tensiones geopolíticas son el gran telón de fondo que domina la actualidad de todos los actores vinculados al transporte”, reconoce Melika Ben-Hamed, responsable del servicio de Transitario de Bergé, y el sector “deberá acostumbrarse a un nuevo escenario más inestable, en el que se pone en duda el papel que ocupará China como gran fabricante global”.

Rafael Milla, presidente de Grupo Raminatrans, incide en la influencia del contexto internacional incierto y apunta a “las derivadas del alza de precios de las materias primas, la contracción de la economía china y el conflicto entre Rusia y Ucrania” como razones para que la maquinaria de la economía mundial “gire mucho más lentamente”. Aunque pone en valor las medidas que los diferentes países han puesto en marcha para frenar esta crisis “nos encontramos con un tren que nos viene de cara con el inicio de un nuevo escenario de inestabilidad en una región tan importante y sensible como es el Mar Rojo y Oriente Medio”.

CBER: CAE EL MURO

Entre tanta incertidumbre, una noticia positiva para los transitarios. En octubre, la Comisión Europea hacía pública su decisión de no prorrogar la Consortia Block Exemption Regula-



Tanto FETEIA-OLTRA como el resto de los operadores consultados reconocen que no se prevé  un repunte de la actividad en lo que queda de año.

tion (CBER), una normativa europea que eximía a los consorcios de transporte marítimo de línea regular de las normas de defensa de la competencia de la UE. Bruselas esgrimía para tomar esta decisión que el CBER ya no promueve la competencia en el sector del transporte marítimo, poniendo fecha a su expiración: 25 de abril de 2024, aunque esto no significa que la cooperación entre compañías navieras sea ilegal.

La Comisión prorrogó la validez de la CBER en 2014 y 2020. La de 2020 se sustentó en que no se había producido ningún deterioro de los parámetros de competencia (principalmente tarifas de flete, disponibilidad y fiabilidad de los servicios) entre 2014 y 2019. No obstante, esta prórroga se limitó a cuatro años para tener mejor en cuenta los posibles cambios en las circunstancias del mercado.

Como era de suponer, esta decisión ha sido recibida con entusiasmo por empresas transitarias y cargadoras,



“La decisión de Europa de no prorrogar el CBER es una admisión tácita de que esta exención de cumplimiento del marco regulatorio no ha favorecido la competencia, si no que ha dado armas para controlar y decidir sobre el mercado”

Rafael Milla
Presidente de Grupo Raminatrans

dos sectores que se habían mostrado bastante beligerantes con esta normativa. De hecho, el trabajo realizado por entidades como FETEIA-OLTRA y CLECAT ha sido determinante para que, finalmente, la CBER tenga los días contados.

La posición de la federación de transitarios españolas siempre ha sido la misma. La CBER suponía una situación de privilegio que no garantizaba una libre competencia en el mercado marítimo. De hecho, Agustín Montori reconoce que “la CBRE ha cumplido su función, que es engordar la cuenta de resultados de las navieras”. Para el presidente de la Comisión de Asuntos Marítimos de FETEIA-OLTRA, “ya no habrá más oligopolios, y aunque la colaboración entre navieras no es ilegal, sólo podrían compartir buques y espacios de carga en los mismos, pero nada más”, en un momento en que “se está produciendo el mayor grado de concentración de transporte marítimo en Europa”.

EL DATO

+0,8%

El volumen del comercio mundial de mercancías crecerá un 0,8% este año, menos de la mitad del aumento del 1,7% previsto por la Organización Mundial del Comercio en abril; mientras que las previsiones de crecimiento para 2024, del 3,3%, prácticamente no varían.

Melika Ben-Hamed denuncia que las navieras, gracias a esta regulación, "se han hecho con el control del mercado, pudiendo manipularlo y administrarlo en su favor, adquiriendo una posición de dominio"; algo en lo que incide Rafael Milla: "Desde el momento en que a una parte de la industria, en este caso a las navieras, se les permite operar fuera del marco comunitario creando consorcios y prestando servicios compartidos a sus clientes, se produce un agravio comparativo con el resto de actores que sí estamos sujetos a las regulaciones comunitarias de competencia que nos impiden acceder a las economías de escala y abanico de servicios que podríamos encontrar si se nos aplicase la misma exención".



Container Trades Statistics Limited (CTS) estima que el tráfico de contenedores en América del Norte ha experimentado un crecimiento del 1,5%, revertiendo una tendencia negativa desde junio del pasado año.

OBJETIVO: FRENAR EL INTRUSISMO

La competencia desleal siempre ha sido motivo de preocupación de las asociaciones de empresas transitarias como de los propios operadores logísticos. Rafael Milla, presidente de Grupo Raminatrans, reconoce que esta situación "siempre estará presente en el negocio de la intermediación, es un tema complejo y de difícil solución".

No obstante, pone en valor el papel que juegan tanto las asociaciones profesionales como la propia Administración, que trabajan "para tratar de erradicarlo y minimizar el impacto negativo, tanto económico como reputacional, que tan fácilmente nos repercute al colectivo transitario".

En este mismo sentido se pronuncia Agustín Montori, presidente de la Comisión de Asuntos Marítimos de FETEIA-OLTRA, que tacha de "excelente" la colaboración de las diferentes ATEIAS regionales con las autoridades autonómicas en sus áreas de acción.

AÉREO, TERRESTRE Y MARÍTIMO ■ CONTENEDORES COMPLETOS ■ GRUPAJES ■ ALMACENAJE Y DISTRIBUCIÓN ■ ADUANAS

ASTHON - SHARE LOGISTICS
Expect more for your global cargo

www.asthoncargo.es · www.sharelogistics.com

VALENCIA
Av. de Francia, 161-BAJO · 46024 Valencia
Tel. +34 96 324 56 65
valencia@asthoncargo.net

ALGECIRAS
Tel. +34 956 688 307 Ext.: 5053
algeciras@asthoncargo.es

BARCELONA
Tel. +34 933 297 397
asthonoen@asthoncargo.cat

BILBAO
Tel. +34 94 661 22 93
bilbao@asthoncargo.es



Los transitarios esperan que a partir de abril de 2024 la competencia entre navieras mejore ya que todos los eslabones de la cadena logística deberán cumplir de igual manera las normas generales de competencia

Aunque la directiva de Bergé lamenta la afectación en otros eslabones de la cadena logística hasta ahora, espera que la cancelación del CBER permita “eliminar las distorsiones en el mercado logístico global”, ya que hasta este momento “las compañías marítimas de contenedores han estado compitiendo con otros proveedores de servicios logísticos como los transitarios, pero no en igualdad de condiciones”. Por ello, cree que la competencia entre las navieras tendrá que mejorar porque “se verán obligadas a cumplir las normas generales de competencia, al igual que el resto”.

Para el presidente de Grupo Raminatrans, el hecho de que Europa no vaya a prorrogar el CBER “es una admisión tácita de que esta exención de cumplimiento del marco regulatorio no ha favorecido la competencia, si no que ha dado armas para controlar y decidir sobre el mercado”.



El trabajo realizado por entidades como FETEIA-OLTRA y CLECAT ha sido determinante para que, finalmente, la Consortia Block Exemption Regulation tenga los días contados



Las perspectivas económicas para este año y el siguiente no son demasiado alentadoras. 

SOMBRA (Y UNA PEQUEÑA LUZ) DE LA SITUACIÓN ECONÓMICA

La inflación persistente y una política monetaria más estricta se dejan sentir en Estados Unidos, la Unión Europea y otras economías, unido al debilitamiento que atraviesa el mercado chino tras la irrupción de la pandemia sanitaria. Si a esto sumamos las consecuencias de la guerra en Ucrania, el ensombrecimiento de la economía mundial está servido. Aunque el crecimiento del comercio debería repuntar en 2024, lo cierto es que desde la Organización Mundial del Comercio se advierte de signos de fragmentación de las cadenas de suministro, lo que podría amenazar las perspectivas relativamente positivas para el próximo año.

Sin embargo, puede que comience a vislumbrarse algo de luz entre tanta sombra. Las últimas publicaciones de Container Trades Statistics Limited (CTS) confirman un aumento en el movimiento de contenedores a nivel mundial del 3,7% durante el pasado mes de agosto, aunque en el período enero-agosto el volumen global cargado bajó un 3,3%, proporcionando una estimación a final de año de un descenso del 1,2% respecto 2022 y del 5,1% respecto 2021, aunque hay que puntualizar que éste fue un ejercicio récord.

Los datos de CTS de agosto de 2023 incluyen algunas cifras alentadoras para América del Norte, que experimentó un aumento interanual de los volúmenes totales cargados (1,5%) por primera vez desde junio de 2022. Las importaciones aumentan un 3,3% interanual, aunque las exportaciones descendieron un 2,6%.

Hay que remarcar que, aunque los cambios son superficiales, podría suponer el esperado cambio de tendencia. No obstante, esa recuperación habría llegado demasiado tarde para que los flujos de carga movidos en 2023 sean superiores a los de 2022.



Los transitarios apuestan por permanecer al servicio de la operativa de sus clientes en todos los ámbitos, estando muy  cerca de sus necesidades y adaptando su propia operativa a las nuevas situaciones.

NAVIERAS Y TRANSITARIOS: CONDENADOS A ENTENDERSE

RAÚL TÁRREGA

Con las interrupciones de la pandemia sanitaria, la relación entre transitarios marítimos y navieras pasó por momentos complicados. Por el momento, y según los transitarios, esa relación sigue manteniéndose, aunque con cierta tensión. Agustín Montori, presidente de la Comisión de Asuntos Marítimos de FETEIA-OLTRA, reconoce que “las navieras no hacen gran cosa excepto aumentar su intervención en la logística puerta a puerta del contenedor y actúan en consonancia comprando terminales, operadores ferroviarios y otros actores de la cadena de transporte del contenedor”.

Ante esta situación los transitarios “debemos mantener nuestra postura de permanecer al servicio de toda la operativa de nuestros clientes en todos

los ámbitos, estando muy cerca de sus necesidades y adaptando nuestra propia operativa a las nuevas situaciones”, como los procesos de digitalización y la normativa ambiental. “Lo que nos demandan nuestros clientes no es más que la gestión integral de su cadena de transporte”, asegura, y pone el foco en que la colaboración con las navieras es necesaria “siempre que éstas la acepten, porque finalmente ambos somos actores principales del comercio internacional”.

Para Melika Ben-Hamed, responsable del servicio de Transitario de Bergé, el mayor reto a corto plazo “es conseguir que las navieras dejen de considerarnos como el enemigo a batir y vuelvan a vernos como su más fiel cliente, como lo hemos sido durante décadas”.

Esa colaboración entre ambos eslabones de la cadena de suministro

marítimo es compartida por Rafael Milla, presidente de Grupo Raminatrans, que asegura que tanto navieras como transitarios “están condenados a entenderse, tal y como han hecho hasta la fecha”. Aunque admite que puede ser que las reglas del juego estén cambiando, “al final los intereses mutuos han de converger”. “Cierto es que las navieras cada vez son más tecnológicas, ofrecen un abanico de servicios mucho más amplio que el de mero transporte de contenedores y que su capacidad de inversión en aras de la digitalización total está lejos de las posibilidades de los transitarios”, reconoce, aunque admite que esa misma brecha tecnológica “sigue siendo el refugio y morada para que los transitarios sigamos mostrando nuestra capacidad de brindar un servicio humanizado como alternativa al spot”.



La oferta desplegada por las navieras en los últimos meses ha provocado un descenso continuado de los fletes desde enero. 

¿QUÉ PASARÁ CON LOS FLETES EN 2024?

RAÚL TÁRREGA

El descenso que, semana tras semana, reflejan los principales índices de medición de los fletes al contado en las principales rutas marítimas se ha convertido en una especie de rutina que prácticamente no sorprende a nadie. Después de alcanzar cuotas nunca vistas entre la segunda mitad de 2020 y la primera mitad de 2022, la totalidad de la cadena logística marítima a nivel mundial parece haberse instalado en una especie de resignación en la que esas caídas ya se toman como algo previsible. Hay que recordar, con todo, que hace unos meses nadie en el sector creía que pudiésemos vivir esta situación. Una muestra más que hacer previsiones a medio y largo plazo hoy en día, y encima acertar, es imposible.

El World Container Index elaborado por la consultora Drewry alcanzó a mediados de octubre su nivel más bajo

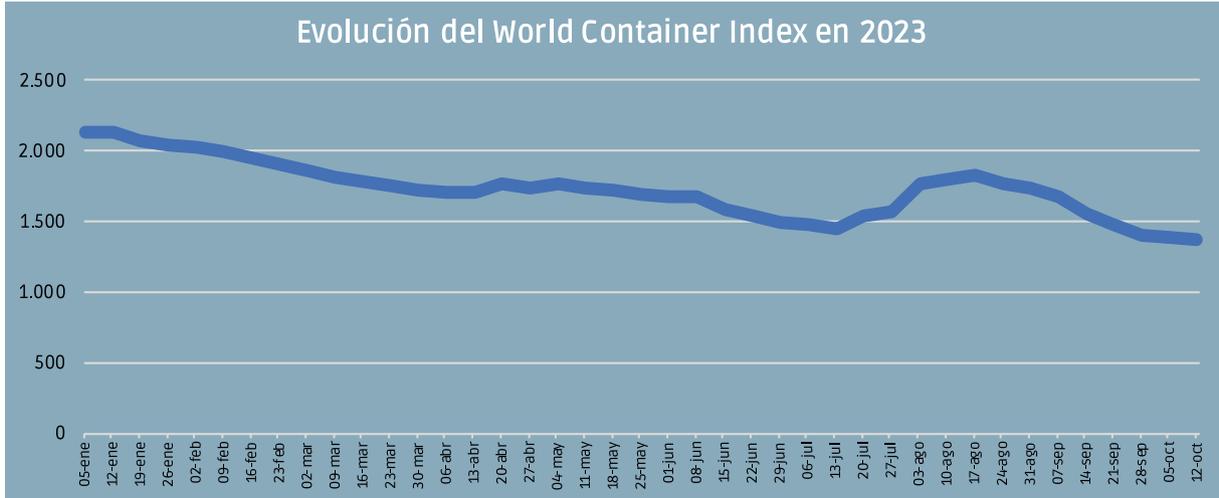


de octubre su nivel más bajo de los últimos tres años, con un total de 1.396,06 dólares por contenedor de 40 pies

de los últimos tres años, con un total de 1.396,06 dólares por contenedor de 40 pies, un 4% por debajo de la media de 2019, año previo a la pandemia. Esta cifra, además, está un 60,7% por debajo de la registrada en la misma semana del pasado año.

Hay varios factores que explican esta situación. Por un lado, la elevada inflación registrada a nivel global que hace que el consumo y la demanda se retraiga. Por otro lado, el desbalance entre la demanda y la oferta. “Mientras que la primera crecerá un punto porcentual en 2023, la segunda lo hará cuatro veces más”, tal y como asegura Agustín Montori, presidente de la Comisión de Asuntos Marítimos de FETEIA-OLTRA, que además vaticina que esta situación se mantendrá a menos que aumente la demanda. También va a depender de la política que sigan los armadores en cuanto a los blank sailings, las reducciones de velocidad de navegación, el número de buques amarrados y el achatarramiento de unidades más o menos obsoletas.

¿Qué pasará a partir de ahora? Esa es la gran duda que planea sobre la cadena logística marítima internacional. Según las fuentes consultadas, 2024 estará marcado por un mercado de fletes deprimido. No obstante, y



A fecha de 12 de octubre de 2023, los fletes al contado (spot) ya estaban en niveles inferiores a los registrados antes de la pandemia, tal y como refleja el World Container Index elaborado por Drewry. 

dado que es muy complicado realizar en estos momentos predicciones con ciertos visos de acertar, tan sólo queda esperar a lo que sucede tras la retirada del CBER. En los últimos meses, ha habido muchas voces que se mostraban escépticas sobre la realidad de una fotografía de unas tarifas a la baja. Primero, porque las tasas acordadas por contrato son mucho más altas que las que reflejan los índices que se publican de forma periódica. Y segundo, porque el nivel tan bajo en el que se encuentran los fletes spot (al contado) sería una "situación artificial" que cambiaría una vez desapareciera del CBER, tal y como denunciaba recientemente el secretario general de Transprime Spanish Shippers' Council, Jordi Espín.

•••••

La inflación y el desbalance entre oferta y demanda sigue siendo determinante para explicar el nivel actual tan bajo de los fletes

Montori descarta este escenario: "Esta decisión no tiene sentido, ya que la reducción es obligada para llenar los buques"; sobre todo en un momento de

expansión del gigantismo, algo en lo que coincide Melika Ben-Hamed, responsable del servicio de Transitario de Bergé, que desecha una "manipulación de las navieras" y atribuye la situación actual "al mercado". Asimismo, Rafael Milla, presidente de Raminatrans, adelanta que Bruselas "va a estar muy vigilante a partir de ahora para que no se produzca ninguna acción correctiva de los fletes de manera sospechosa".

Por otro lado, Agustín Montori insta a estar atentos a la entrada en vigor del ETS, ya que "habrá un recargo por emisiones", aunque descarta que esta nueva tasa vaya a incidir en los fletes, ya que éstos sólo subirán "cuando aumente la demanda y se reduzca sensiblemente la oferta".



Calle Colón, 1, 8A · 96 310 61 59 · 46004 VALENCIA

Contáctanos: transporte@qualitybrokers.es

TRANSITARIO: aseguramos tu responsabilidad y la mercancía de tus clientes en todo el mundo

Asegura tu envío sin contratar ninguna póliza, con nuestro programa TRANSBROKER

 **QUALITYBROKERS**
ASESORES DE SEGUROS

 **Senda**
Vivir seguros.



Algunas voces del sector ponen en duda el modelo de megapuerto chino como futura meta de las infraestructuras portuarias. 

INFRAESTRUCTURAS PORTUARIAS (IN)SUFICIENTES

RAÚL TÁRREGA

En un contexto de contracción de flujos marítimos de carga en el que el problema de la congestión portuaria, tan evidente y preocupante en años anteriores, ha pasado a un segundo plano, regresa al debate (recurrente) si son suficientes las actuales infraestructuras portuarias para responder a todo el comercio marítimo internacional.

A nivel general, parece que sí. Agustín Montori, presidente de la Comisión de Asuntos Marítimos de FETEIA-OLTRA, cree que los puertos españoles están “perfectamente estructurados” para atender las necesidades de los tráficó que atienden y se ejecutan en sus terminales operadas por sus concesionarios, aunque no obstante insta a “mejorar la conectividad a través del ferrocarril y

las conexiones entre los puertos secos y las terminales marítimas”. Por ello, las autopistas ferroviarias anunciadas por el Gobierno “son una necesidad urgente”, al igual que la mejora de la gestión de los Puestos de Control Fronterizo y la conexión entre la Administración Aduanera, los operadores y las autoridades portuarias, en especial la implementación de la Ventanilla Única Aduanera.

Por su parte, Rafael Milla, presidente de Grupo Raminatrans, se pregunta si se puede sostener la cultura del megapuerto instaurada en China en una sociedad occidental donde la relación puerto/ciudad está mucho más vigilada por sus habitantes y normativas. “Esa debería ser la gran pregunta y contestarla genera un debate importante y necesario”, afirma, y pide “muchas dosis de estrategia comunicativa” a la hora

de pensar en el medio ambiente y en el crecimiento de infraestructuras.

La economía y el comercio internacional son cíclicos. Por ello, conviene preguntarse si una vez pase la actual situación de decrecimiento y comiencen a incrementarse de nuevo el tráfico marítimo de mercancías, volverán a darse situaciones de congestión portuaria y todos sus problemas derivados. Tanto Agustín Montori como Rafael Milla reconocen que es una cuestión de difícil solución, a pesar de que las inversiones en nuevas infraestructuras y procesos de digitalización son continuas. “Si los flujos son ordenados, los puertos tienen capacidad suficiente de manipulación, pero si las circunstancias son extraordinarias los problemas también lo son”, afirma el presidente del Grupo Raminatrans.



La nueva normativa ambiental que pretende implantar la Comisión Europea obligará a navieras y transitarios a repercutir sus nuevos costes a sus clientes. 

ETS: ¿QUIÉN Y CÓMO SE PAGARÁ LA NUEVA NORMATIVA AMBIENTAL?

RAÚL TÁRREGA

El 1 de enero de 2024 entrará en vigor el sistema de comercio de derechos de emisión (ETS) en el transporte marítimo y las principales navieras ya han comenzado a hacer públicas sus previsiones de recargos para el próximo año, cantidades que varían entre el tipo de carga (seca o reefer) y el recorrido.

CMA CGM ha estimado que el recargo más pequeño tendrá lugar en la ruta entre Asia y Mediterráneo para un contenedor de carga seca, con un total de 20 euros por TEU; mientras que el más caro será en el recorrido entre Europa y Norteamérica, 65 euros por un contenedor reefer.

La menor subida de Maersk será de 5,5 euros por TEU para carga seca en el recorrido entre el sur de Europa y el Far East. Por el contrario, el mayor precio lo registrará un TEU de reefer entre Europa y West África, con 114 euros.

Hapag-Lloyd estima el menor recargo para un TEU de carga seca en el recorrido entre el este de Asia y el sur de Europa, con 7 euros, mientras que el valor más alto lo registra el recorrido entre el este de Asia y el norte de Europa, con 31 euros por TEU.

Por su parte, la cifra más baja que implementará MSC por TEU será de 13 euros para un contenedor de carga seca entre Oceanía y Europa y entre el norte de Europa y el Far East, mientras que la más alta se dará en el recorrido entre Europa y Oceanía, con 72 euros por TEU de carga refrigerada.

Estos son sólo algunos ejemplos de lo que podría pasar a partir del próximo año si Bruselas no atiende las cada vez más voces que piden una moratoria de la aplicación de esta normativa. Tal y como afirma Agustín Montori, presidente de la Comisión de Asuntos Marítimos de FETEIA-OLTRA, "alguien va a pagar" esos costes, "y la carga va a ser el actor principal".

Rafael Milla, presidente de Grupo Raminatrans, pone encima de la mesa el debate que se abrirá en 2024 para los transitarios, que no es más si los propios operadores deberán repercutir sus costes de adaptación a esa normativa a sus clientes: "Nunca nos ha resultado fácil aplicar nuestros costes a las ventas porque somos un colectivo bastante cainita y no solemos actuar de manera armonizada".

Lo que es seguro es que los transitarios especializados van a tener que apoyarse en las nuevas tecnologías para poder hacer más eficiente sus servicios, poder ajustar sus tarifas y, por tanto, evitar en la medida de lo posible que esos aumentos de costes provocados por esa nueva normativa lo sean menos. Montori tacha la digitalización "como prioritaria y fundamental", mientras que Milla pone en valor las "grandes inversiones" que realizan las empresas "para optimizar las operativas agilizando los servicios, minimizando errores y, muy importante, ayudando a hacer la conciliación familiar".

SIMPLICIDAD, DIGITALIZACIÓN Y TRANSPARENCIA:



PRINCIPALES REIVINDICACIONES DE LOS TRANSITARIOS AÉREOS

Los transitarios aéreos demandan una mayor implicación de la Administración en el desarrollo de la cara aérea. 



Los transitarios aéreos tienen la capacidad de ofrecer varias alternativas para un mismo servicio, permitiendo al cliente que elija la que mejor se adapte a sus necesidades

BÁRBARA CORDERO

La labor del transitario cobra aún más importancia en un ámbito como el aéreo que requiere conocimiento, experiencia, compromiso, calidad y fiabilidad. Precisamente, desde la Federación Española de Transitarios-Expedidores Internacionales y Asimilados (FETEIA-OLTRA) apuntan a Diario del Puerto Publicaciones que el principal valor diferencial que aporta un transitario a la gestión de la carga aérea es, sin duda, la fiabilidad.

“Somos operadores neutrales al servicio de nuestros clientes y aportamos las mejores soluciones para atender sus necesidades logísticas y de transporte. Los clientes demandan que organicemos el transporte, puerta a puerta, sin incidencias, asegurando el correcto funcionamiento de la cadena de suministro y el mantenimiento de su operativa ordinaria”, apunta la Federación, que añade que, además, los transitarios se erigen como un punto de contacto permanente para el cliente, evitando que tenga que tratar con multitud de aerolíneas, compañías de handling o autoridades, al gestionar trámites aduaneros y ofreciendo servicios de alto valor añadido.

Por su parte, para el presidente de la Asociación Empresarial de Transitarios de la Comunidad de Madrid (ATEIA-Madrid), Carlos Arauz, la principal ventaja competitiva de un transitario aéreo es la red de contactos, creada y afianzada a lo largo del tiempo, “lo que permite que los clientes se beneficien de condiciones más ventajosas”.



La carga aérea demanda flexibilidad, fiabilidad y neutralidad, cualidades de los transitarios aéreos.

Asimismo, Arauz subraya que el transitario es un especialista en comercio exterior, “de manera que el valor añadido que aporta en una operación de carga aérea es el conocimiento que tiene sobre la gestión de la misma, asesorando a sus clientes para que el transporte de la mercancía se realice con todas las garantías al mejor coste posible y en el menor tiempo”.

La flexibilidad es otro de los valores diferenciales de los transitarios aéreos. Así lo reitera el presidente de la Asociación de Transitarios de Aragón (ATEIA-Aragón), Ismael de Marcos: “Los transitarios aéreos tenemos la capacidad de ofrecer varias alternativas para un mismo servicio, permitiendo al cliente que elija la que mejor se adapte a sus necesidades. Ofrecemos una logística flexible, segura y fiable”.

Además, De Marcos pone en valor el conocimiento del servicio, del medio de transporte y de todos los actores que participan en la cadena de suministro, como son las autoridades o las aerolíneas, entre otros.



“La lentitud en los avances de procesos anexos al transporte, como es el caso de la aduana, y la falta de una política de digitalización, hace que en muchos casos nos mantengamos varios pasos por detrás en comparación con el ‘mundo real’ y con otros países de nuestro entorno”

Carlos García
Head of Air Freight Southern Europe de Dachser

Por otro lado, el International Transport Manager en Barcelona de Airpharm, Lucas Tarzia, señala que, por la naturaleza de la carga aérea, los principales valores diferenciales de los transitarios son la agilidad y la calidad. “El primero es la agilidad, tanto en la cotización como en la gestión operativa y la resolución de incidencias y, para ello, es indispensable personal cualificado y potentes herramientas de automatización de procesos. El segundo es la calidad, tanto del del servicio como de la información transmitida a los clientes”, explica.

En esta misma línea habla el Head of Air Freight Southern Europe de Dachser, Carlos García, quien señala que, “independientemente de las diferentes capacitaciones profesionales que nos permiten el tratamiento técnico de cualquier tipo de mercancía, la experiencia, conocimiento y especialización de los equipos nos permiten ofrecer al cliente una calidad de servicio y confianza, que les aporta la posibilidad de centrarse en su core

business". La cadena de suministro es esencial para cualquier compañía "y el nivel de confianza en el transitario es fundamental y más si cabe para todos los procesos de comercio internacional", añade García.

INQUIETUDES

A pesar de ser un sector fuerte y consolidado, los transitarios aéreos no dejan de mostrar su preocupación por ciertas situaciones, tanto externas al sector como internas.

En general, la principal preocupación es la inestabilidad global derivada de la inflación y los conflictos geopolíticos de los últimos años. "Sin lugar a duda, la actual situación económica e inestabilidad de los mercados a nivel internacional está afectando a nuestro sector, es una de las principales preocupaciones, ya que nos enfrentamos a una falta de estabilidad en tarifas que provoca una constante 'guerra' de precios", señala el Head of Air Freight Southern Europe de Dachser.

Sin embargo, las cuestiones internas son las que mayor preocupación despiertan entre los transitarios aéreos. La primera de todas es la generación de cuellos de botella en los aeropuertos a la hora de recepcionar o dar salida a las mercancías. Esta congestión, que se da en los principales aeropuertos de la red de Aena, en cuanto a movimiento de mercancías se refiere, se debe a la falta de infraestructuras adecuadas y a la escasez de personal, tal y como confirman los profesionales que participan en este reportaje.

En este sentido, el presidente de ATEIA-Madrid apunta a la falta de agilidad y eficiencia en la tramitación de los envíos aéreos como una de las principales preocupaciones. "La Administración debe involucrarse en la creación del PCF y hasta que ello ocurra, que exijan a las compañías handling el cumplimiento de unos requisitos mínimos de calidad con el fin de acabar con los retrasos y el incremento de los costes", destaca Arauz.



"La Administración debe involucrarse en la creación del PCF y hasta que ello ocurra, que exijan a las compañías handling el cumplimiento de unos requisitos mínimos de calidad con el fin de acabar con los retrasos y el incremento de los costes"

Carlos Arauz
Presidente de ATEIA-Madrid



"Creemos que la logística necesita del apoyo de los servicios de control obligatorios tanto para la exportación como para la importación. Es muy importante para el tráfico internacional la cercanía de los inspectores al producto"

Ismael de Marcos
Presidente de ATEIA-Aragón

Mientras que el International Transport Manager de Barcelona de Airpharm señala que es necesario mejorar los tiempos de comprobación de mercancías peligrosas o activación de sumarias para las importaciones.

Por su parte, el presidente de ATEIA-Aragón pone el foco en la calidad del servicio por los problemas de colapso, "lo que impide fiabilidad y celeridad en el servicio". "Creemos que la logística necesita del apoyo de los servicios de control obligatorios tanto para la exportación como para la importación. Es muy importante para el tráfico internacional la cercanía de los inspectores al producto", apostilla Ismael de Marcos.

"La lentitud en los avances de procesos anexos al transporte, como es el caso de la aduana, y la falta de una política de digitalización, hace que en muchos casos nos mantengamos varios pasos por detrás en comparación con el 'mundo real' y con otros países de nuestro entorno", opina Carlos García.

"El objetivo principal del transitario ha de ser mover la carga con agilidad y seguridad, por lo que nuestras preocupaciones residen en los factores que pueden poner en riesgo este objetivo. Destacaríamos la necesidad de infraestructuras adecuadas y de terminar con los cuellos de botella generados en los aeropuertos", señalan desde FETEIA.

Además, los profesionales consideran que los aeropuertos cuentan con una amplia superficie logística que "no está convenientemente desarrollada", apuntan desde FETEIA. Este es el ejemplo del proyecto logístico de la Ampliación Sur de Barajas, dentro del proyecto Airport City, que se ha visto paralizado tras el abandono del proyecto por parte de P3 Group y el resto de candidatos por cuestiones de rentabilidad. En este sentido, Aena ya trabaja para adaptar al mercado el proyecto logístico y ha adjudicado a Deloitte el "servicio de asesoramiento

técnico, financiero e inmobiliario para el proyecto Área 1 MAD". También hay que recordar que el proyecto de ampliación del Aeropuerto de Barcelona, el segundo más importante en España en movimiento de mercancías, está paralizado.

Por otro lado, los participantes en este especial consideran que hay una preocupante falta de uniformidad de criterios en las estrategias de digitalización. "Operadores de handling, compañías aéreas y Aduana deberían estar más coordinados en sus políticas de transformación digital para poder estandarizar más los procesos y simplificar el trabajo y así ofrecer un nivel de servicio mucho más ágil y transparente a los clientes", señala Tarzia.

REIVINDICACIONES

Con todas estas preocupaciones sobre la mesa, el sector transitario aéreo insta a la Administración a "repensar el modelo aeroportuario", de tal forma que "se ponga la carga aérea en el lugar que se merece", ya que "por desgracia, las autoridades aeroportuarias fijan su interés en el viajero", señalan desde FETEIA, desde donde se apunta que



"Hay una preocupante falta de uniformidad de criterios en las estrategias de digitalización. Operadores de handling, compañías aéreas y Aduana deberían estar más coordinados en sus políticas de transformación digital para poder estandarizar más los procesos y simplificar el trabajo"

*Lucas Tarzia
International Transport Manager
en Barcelona de Airpharm*

"no basta lanzar mensajes u organizar jornadas hablando de que queremos ser un hub global, hay que demostrarlo. Por ello, es necesario determinar entre todos el modelo aeroportuario que queremos y mejorar la infraestructura en esa medida. En caso contrario, vamos a competir contra nuestros rivales en inferioridad de condiciones". De igual forma opina García, que apunta que "es importante que den a la carga aérea, no la importancia que se merece, que ya es mucha, si no la que realmente tiene considerando su peso específico a nivel mundial dentro del comercio internacional".

Desde ATEIA-Madrid, Airpharm también se insta a garantizar la dotación de personal suficiente y garantizar una uniformidad de criterios a nivel nacional y de la unión Europea. En esta misma línea habla el presidente de ATEIA-Aragón, quien apuesta por la cercanía de los inspectores al producto con el fin de evitar cuellos de botella.

La simplicidad, la digitalización y la transparencia se posicionan, por tanto, como las principales reivindicaciones del sector a las diferentes administraciones.





Los transitarios denuncian la falta de personal en las inspecciones en los aeropuertos.



SE EXIGE MÁS PERSONAL

Otro de los problemas de las inspecciones aduaneras en los aeropuertos es la alta exigencia burocrática y la falta de personal. En cuanto a la burocracia, el presidente de ATEIA-Aragón, Ismael de Marcos, apunta que “es frustrante que, en pleno siglo XXI, nos encontramos con la burocracia existente del siglo pasado”.

En el caso de la escasez de personal, el problema reside en los cuellos de botella que se generan por la incapacidad de dar salida a las mercancías que requieren inspección. “Parece que, en este caso, nos topamos con la negativa del Ministerio de Hacienda a aportar los fondos necesarios, por lo que es necesaria la implicación directa de este Ministerio en el asunto. Es un caso claro de falta de visión. El personal no es un gasto, sino una inversión”, se apunta desde FETEIA. La falta de personal en las inspecciones deriva en una paralización del flujo de mercancías, lo que resta competitividad a los aeropuertos españoles. “Consideramos que la Administración debe hacer una reflexión en el sentido de poner en valor la importancia del sector, que es un enorme generador de ingresos para el propio tesoro público y potenciarlo”, concluye el presidente de ATEIA-Madrid, Carlos Arauz.

taller de **IDEAS** y COMUNICACIÓN

SU AGENCIA DE COMUNICACIÓN
Especialistas en el sector logístico
y... en su empresa

MERCHANDISING ARTES & GRÁFICAS
IMAGEN → DECORACIÓN DE OFICINAS
STANDS de Feria Organización de Eventos

963 301 832 _ tallerdeideas.org _ pedidos@grupodiario.com

GRUPO **Diario** = GRUPO **Diario** + GRUPO **Diario**
Editorial taller de IDEAS y COMUNICACIÓN Imprenta



Barajas es el primer aeropuerto de Aena en movimiento de mercancías,  con 155,29 millones de kilos en el tercer trimestre.

DÉFICIT DE INFRAESTRUCTURAS AEROPORTUARIAS COMPETITIVAS

BÁRBARA CORDERO

La falta de infraestructuras aeroportuarias competitivas es una de las principales denuncias de los profesionales del sector de la carga y así lo confirma, a Diario del Puerto Publicaciones, la Federación Española de Transitarios-Expedidores Internacionales y Asimilados (FETEIA-OLTRA) que destaca la necesidad de mejorar espacios para cargueros, instalaciones logísticas (adquiriendo una especial importancia las instalaciones aduaneras) y espacios de aparcamiento seguro para los conductores de camiones.

Más detalladamente, “en Barajas las infraestructuras tienen un dimensionado que no se corresponde con el volumen de mercancías que se manejan”, apunta el presidente de ATEIA-Madrid, Carlos Arauz, quien explica que “según nos informa Aena en la T1, donde se encuentra la Aduana, hay falta de suelo logístico, por lo que proponen crear más

naves e infraestructuras en las inmediaciones, pero no en esa zona. La realidad es que la Aduana y servicios especiales tienen que estar próximos, junto con las demás actividades logísticas que se deban prestar en primera línea. Se echa en falta un proyecto realista y ambicioso para la carga aérea, donde se pueda establecer el ansiado PCF y los servicios aduaneros y aéreos necesarios para mantener la competitividad que tiene Barajas”.

En el caso de Zaragoza, el tercer aeropuerto más importante de Aena en carga, aunque sus instalaciones son óptimas porque se trata de un aeropuerto destinado a aviones cargueros, lo cierto es que “debe seguir mejorando la competitividad de las terminales aeroportuarias e incrementar la disponibilidad y seguridad de espacios en los aviones para que la carga spot perciba el aeropuerto de Zaragoza como una opción real”, señala el presidente de ATEIA-Aragón, Ismael de Marcos, quien añade que “consideramos

interesante atraer nuevas aerolíneas, introducir mejoras en los servicios de detención de mercancías de transferencias ilícitas y dirigir la oferta a multiproductos evitando la dependencia del sector textil”.

Para Airpharm, en cambio, las infraestructuras aeroportuarias son suficientes, aunque reconoce que algunas terminales se ven colapsadas en momentos puntuales. “Para estos casos se deberían buscar medidas para descomprimir el exceso de carga, como por ejemplo almacenes de back-up que ayuden a distribuir el trabajo en momentos puntuales”, señala el International Transport Manager de Barcelona de Airpharm, Lucas Tarzia.

Asimismo, el Head of Air Freight Southern Europe de Dachser, Carlos García, señala que la mayor problemática de las infraestructuras portuarias “son las terminales handling, tanto a nivel de infraestructura y tecnología, como de recursos humanos”.



El colectivo lleva años denunciando la situación de las empresas de handling. [↑](#)

HANDLING: SIN MEJORA Y SIN SOLUCIÓN

BÁRBARA CORDERO

Una de las principales preocupaciones de los transitarios aéreos son los retrasos en las entregas y recogidas de mercancías en las compañías de handling, “que se siguen produciendo al mismo nivel que años anteriores y no se está poniendo solución al asunto”, explica FETEIA-OLTRA. “El colapso sigue provocando que las mercancías excedan más de lo necesario su tiempo en terminales de handling sin solución a la vista”, añade el presidente de ATEIA-Aragón, Ismael de Marcos.

El colectivo lleva años denunciando esta situación, sobre todo porque perjudica de manera directa a la competitividad del comercio exterior español. “Consideramos necesaria una mayor implicación por parte de la Administración para que el asunto se solucione. No exigimos nada más allá

que el cumplimiento de la normativa de aplicación, que determina que se trata de una actividad sometida a control. Nos preocupa que a menudo prevalecen erróneos criterios económicos, por encima de la calidad, que debería ser auditada permanentemente”, señalan desde FETEIA. “Desafortunadamente este aspecto se ha convertido, de un tiempo a esta parte, en algo endémico que en muchos casos nos remite a tiempos pretéritos, sobre todo en lo que se refiere a los procesos de importación”, explica el Head of Air Freight Southern Europe de Dachser, Carlos García.

En lo que respecta al Aeropuerto de Madrid-Barajas, reflejo del resto de aeropuertos, “la situación no ha mejorado”, tal y como confirma el presidente de ATEIA-Madrid, Carlos Arauz, quien explica que el espacio del que disponen las compañías handling es reducido en comparación al número de

mercancías que manejan; y ello unido a la falta de personal supone que los retrasos en las entregas y recogidas de mercancías sigan siendo significativos. “Este hecho rompe el dinamismo que el transporte aéreo requiere y deja de ser tan competitivo”, subraya y señala que “las compañías handling deberían prestar sus servicios con mayor calidad y estar controladas de manera permanente por Aviación Civil sobre el cumplimiento de los requisitos exigidos”.

A pesar de detectar una ligera mejora en las terminales handling, el International Transport Manager de Barcelona de Airpharm, Lucas Tarzia, apunta que “se fueron aplicando medidas correctoras para mejorar el colapso, pero aspectos burocráticos y la falta de digitalización en las terminales de handling hacen que estos cambios no muestren los resultados deseados”.



La creación de un PCF único es una reivindicación histórica del sector. 

PCF ÚNICO, EL MÁS DESEADO

BÁRBARA CORDERO

La creación de un Puesto de Control Fronterizo (PCF) único es otra de las reivindicaciones históricas de los transitarios aéreos. “El PCF único es, desde hace mucho tiempo, el gran deseo de los transitarios de cara a dar agilidad y normalizar los procesos aduaneros en hubs como los aeropuertos de Barcelona y Madrid”, explica el Head of Air Freight Southern Europe de Dachser, Carlos García.

“Actualmente, estamos en una situación en la que no se pueden importar ciertas mercancías por algunos de los principales aeropuertos nacionales porque no se disponen de todas las autorizaciones necesarias para ello. Si las empresas privadas no son capaces de garantizar esto, nos referimos a las compañías de handling, debe ser la Administración pública quien lo haga”, se apunta desde FETEIA. “No se trata de un capricho”, inciden, ya que al no

contar con instalaciones en las que pasar los controles de las inspecciones especiales de algunas mercancías, los operadores se ven obligados a desviar las expediciones a otros puntos fuera de los aeropuertos, lo que supone una pérdida de competitividad y un aumento de los gastos.

“Desde ATEIA-Madrid consideramos que las compañías handling deberían tener todas las autorizaciones necesarias para poder inspeccionar cualquier tipo de mercancía, pero siendo empresas privadas, si no hay una demanda considerable y no es rentable, no están interesadas en solicitar dichas autorizaciones. Asimismo, los inspectores tienen que acudir a distintas instalaciones para realizar los controles, lo cual genera retrasos y afecta de nuevo a la agilidad que debe estar presente en los envíos de carga aérea”, explica el presidente de ATEIA-Madrid, Carlos Arauz. Ante esta situación, “debe ser la Adminis-

tración la que apueste por la creación de un PCF único, asumiendo los costes que ello implica y asegurándose que la empresa que lo gestione cuente con todas las autorizaciones necesarias, ello como condición sine qua non para continuar prestando servicios, además de exigir unos mínimos de calidad. La creación del PCF único beneficiaría a la inmensa mayoría de los intervinientes en las cadenas logísticas”.

Con este mismo criterio, el International Transport Manager de Barcelona de Airpharm, Lucas Tarzia, opina que “es necesaria que una mayor coordinación y criterio común entre las diferentes entidades que solicitan inspección física de las mercancías con las autoridades aduaneras para un beneficio y agilidad en la gestión administrativa y tiempos. Llegar a coordinar la inspección física por diversos organismos en un mismo día y localización sería ideal para la fluidez del comercio y acentuaría la competitividad del país”.



El CCS de Aena y Portel se ha recibido de buen grado por los transitarios aéreos. [↑](#)

EN BUSCA DE COORDINACIÓN DIGITAL

BÁRBARA CORDERO

El Cargo Community System (CCS) de Aena (Vellore) ya es una realidad para la carga aérea. Con esta herramienta se pretende agilizar la recogida y entrega de mercancías eliminando los cuellos de botella a través de un sistema de reservas, sin embargo, a pesar de ser la respuesta a la petición histórica de digitalizar el transporte aéreo de mercancías, los transitarios todavía están a la espera de comprobar su potencial. “Sabemos que algunas de nuestras empresas asociadas sí emplea esta herramienta, si bien parece que aún está en la fase de adquirir impulso. Entendemos que para que despliegue toda su utilidad potencial, deberán ir uniéndose otros actores, pues de lo contrario parece que quedaría cojo”, señalan desde FETEIA. Además, apuntan, es importante que las administraciones que impulsan este tipo de herramientas cuenten con las asociaciones del sector y no solo con empresas de forma individual, “ya que se corre el riesgo de no representar las necesidades

de una comunidad como es la logística aérea”, argumento que comparte el presidente de ATEIA-Aragón, Ismael de Marcos.

Además, “entendemos que para que resulte de utilidad debe ser una plataforma abierta e interoperable que realmente permita la interacción directa entre los distintos actores y fomente la transparencia”, apunta el presidente de ATEIA-Madrid, Carlos Arauz.

“Hasta que todos los actores que intervienen en la cadena logística no se pongan de acuerdo y operen con un único criterio de trabajo, no podrá funcionar”, añade el International Transport Manager de Barcelona de Airpharm, Lucas Tarzia; por ello, “a pesar de que el CCS Vellore ya está en el mercado, no podemos utilizarlo en todas sus funciones hasta que no se pongan de acuerdo todas las terminales de handling, la Aduana y los transportistas. Más que otras mejoras, lo que necesita el sector de la carga aérea es uniformidad de criterios entre todos los actores que intervienen en la cadena logística”.

Además, la carga aérea está inmersa en otros proyectos de digitalización como el Electronic Freight Transport Information (e-FTI), transversal a todos los modos de transporte; herramientas de medición de carbono o la IATA One Record, una herramienta estándar para compartir datos y registrar todo el proceso del envío. En este sentido, el presidente de ATEIA-Aragón recuerda que las propias normativas europeas, como el sistema de información anticipada ICS2, obligan al sector a digitalizarse, buscando la eliminación total del papel y que las autoridades aduaneras se centren en el “dato”, a través de la creación del Customs Data Hub.

“La carga aérea debe intentar mantener el ritmo, considerando las características específicas de su tipo de transporte, y siempre en combinación con los requerimientos de seguridad y transparencia. Los clientes deben encontrar en la carga aérea, no solo un transporte rápido sino además un sistema tecnológicamente puntero”, concluye el Head of Air Freight Southern Europe de Dachser, Carlos García.

FUTURO TRANSITARIO, GARANTIZADO



JUAN PORTA

Las empresas transitarias son hoy agentes fundamentales no solo del negocio marítimo, sino de la actividad logística que se desarrolla a lo largo de toda la cadena de suministro. Las soluciones aportadas por estos profesionales permiten que se lleve a cabo

la expedición del transporte, con todas y cada una de las casuísticas, llevando a cabo, un importantísimo trabajo, que permite al cliente final (shipper/cargador) poder desarrollar su actividad comercial y económica con la menor cantidad de incidencias posibles.

En este escenario, el transitario se encuentra con una serie de procesos

complejos, como una cantidad ingente de documentación, que requiere de una formación especializada y de calidad.

Hace unos años, ATEIA-OLTRA Barcelona lanzaba unos cursos online pioneros, sobre Transporte Marítimo Multimodal y Transporte Marítimo de Mercancías Peligrosas, que fueron

En el ámbito de la formación, la empatía es un factor intangible que cada vez se pone más de manifiesto. ↓



Cada vez son más las empresas transitorias que ofrecen programas de formación y actualización a sus empleados que no solo garantizarán su supervivencia, sino que atraerán a talento joven

seguidos por un buen número de profesionales que se iniciaban en el sector transitario. Hoy son muchos los centros formativos que han apostado por impartir cursos, grados o másteres vinculados con la actividad logística. Diario del Puerto Publicaciones ha podido hablar con algunos de ellos para conocer, de primera mano, cuáles son las principales necesidades formativas del colectivo que han detectado los expertos.



Empresas y centros educativos deben aprender y trabajar juntos en un entorno en el que la necesidad de desarrollar nuevas competencias por la llegada de tecnologías disruptivas

Según Jesús Martínez Marín, director del máster universitario de “Logística, Cadena de Suministros y Negocios Marítimos” y coordinador del grado en “Logística y Negocios Marítimos” de TecnoCampus, uno de los factores comunes que se encuentran en las empresas transitorias que demandan estudiantes es que buscan perfiles cada vez más especializados en toda la cadena logística. “Las empresas transitorias nos piden, cada vez más, que los alumnos posean conocimientos





El atractivo del sector radica en su capacidad de reinventarse y el papel de la educación en este proceso es ineludible. 



“Debe existir una sinergia entre las instituciones educativas, las empresas y los profesionales para desarrollar programas de formación que estén en sintonía con las demandas actuales y futuras del sector”

Eduard Rodés
*Director de la Escola Europea
Intermodal Transport*

de documentación y de los procesos operativos de la carga, además de competencias en almacenaje, distribución y en diseño y propuesta de rutas y optimización”, declara Martínez.

Por ello, “desde la academia hemos aportado una visión científico-práctica, pasando por el conocimiento de las variables matemáticas como en métodos cuantitativos aplicados a la logística que son nos permiten calcular las rutas básicas de distribución y que, al fin y al cabo, son las variables que definen por qué un producto ha de utilizar una ruta y no otra”, asevera el responsable de Tecnocampus. Sin embargo, añade, “hay un factor intangible que cada vez se pone más de manifiesto: la empatía. Esa capacidad de ponerse en los zapatos del otro ya sea del propio equipo empresarial como, sobre todo, del cliente, que es



“Para el beneficio de los alumnos, nuestros docentes continúan con su capacitación realizando formación continua y estadas formativas en las empresas del sector para estar siempre actualizado y en contacto permanente con las necesidades de las empresas”

Enric Colomer
Jefe de estudios de INS Les Salines

la razón de ser de este negocio. Esa capacidad de conexión más humana, se puede decir que en muchos casos viene desde el hogar, sin embargo, en nuestras aulas y con nuestro modelo educativo emprendedor, incluso e internacional, también lo trabajamos debidamente, tanto en asignaturas específicas como en las ligas de debate y actividades siempre en grupo, que permiten desarrollar esas habilidades tan necesarias incluso para la propia evolución como personas”.

DOCENTES CON EXPERIENCIA LOGÍSTICA

En el ámbito de los centros formativos de grados superiores, INS Les Salines (El Prat de Llobregat) es el centro de referencia en los estudios de formación y capacitación en ciclos de Comercio Internacional y Transporte



“Las transitarias nos piden, cada vez más, que los alumnos posean conocimientos de documentación y de los procesos operativos de la carga, además de competencias en almacenaje, distribución y en diseño y propuesta de rutas y optimización”

Jesús Martínez

Director del máster de “Logística, Cadena de Suministros y Negocios Marítimos” y coordinador del grado en “Logística y Negocios Marítimos” de TecnoCampus

LA ACTIVIDAD LOGÍSTICA COMO OPORTUNIDAD LABORAL

Son muchas las personas que siguen desconociendo que las oportunidades laborales que hay en el sector. Palabras como “logística” y “transporte” no son suficientemente atractivas para aquellos que no conocen el sector; los que sí lo hacen es porque han entrado en contacto con la actividad a través de familiares y amigos. “En TecnoCampus llevamos años realizando talleres con colegios y centros de formación de ciclos formativos de grado Medio y Superior, así como en estudios de bachillerato, para que conozcan nuestras salidas universitarias y los buenos resultados de estas campañas y otras muchas actividades de comunicación, se reflejan luego en el buen número de estudiantes en nuestras aulas. Afortunadamente, esta tendencia está cambiando y cada día, más jóvenes eligen la logística como carrera y forma de vida profesional”, detalla el director de máster y coordinador de Grado de TecnoCampus, Jesús Martínez.

y Logística. Su jefe de estudios, Enric Colomer, destaca la importancia de tener un equipo docente proveniente del sector y que previamente hayan trabajado o lo sigan haciendo en empresas transitarias, navieras, consignatarias, etc. “Para el beneficio de los alumnos, nuestros docentes continúan con su capacitación realizando formación continua y estancias formativas en las empresas del sector para estar siempre actualizados y en contacto permanente con las necesidades de las empresas”, explica Colomer.

De hecho, como subrayan algunos de los expertos consultados, el atractivo del sector radica en su capacidad de reinventarse. Cada vez son más las empresas transitarias que ofrecen programas de formación y actualización a sus empleados, formaciones que no solo garantizarán su supervivencia, sino que atraerán a talento joven. Según explica Eduard Rodés, director de la Escola Europea Intermodal Transport, “el programa Talent de la Escola Europea es una magnífica fuente de jóvenes bien preparados, con un buen nivel de inglés y con lo que denominamos ‘power skill’ o aquellas competencias que hoy demandan las empresas: creatividad, liderazgo, resolución de



El transitario se encuentra con una serie de procesos complejos, como una cantidad ingente de documentación, que requiere de una formación especializada y de calidad

conflictos, trabajo en equipo, gestión del tiempo, comunicación, adaptabilidad, resiliencia, perseverancia, entre otras”.

En este proceso, el papel de la educación es fundamental. “Debe existir una sinergia entre las instituciones educativas, las empresas y los profesionales para desarrollar programas de formación que estén en sintonía con las demandas actuales y futuras del sector. Empresas y centros educativos deben aprender y trabajar juntos en un entorno en el que la necesidad de desarrollar nuevas competencias va a crecer significativamente debido a procesos constantes de innovación y a la llegada de tecnologías disruptivas” concluye Rodés.



Los programas formativos se acercan cada vez más a las necesidades de las empresas logísticas en constante evolución debido, en parte, a la digitalización de la actividad. 

¿FALTA TALENTO EN EL SECTOR?

JUAN PORTA

Ante el clamor social dentro del sector que afirma que falta de talento para cubrir muchas vacantes Jesús Martínez Marín, director del máster universitario de “Logística, Cadena de Suministros y Negocios Marítimos” y coordinador del grado en “Logística y Negocios Marítimos” de TecnoCampus, explica: “Yo lo abordaría desde dos puntos interconectados. El primero es que no es del todo cierto que no haya talento suficiente en el sector cuando en el mercado formativo somos cada vez más los programas que formamos, ya sea con titulaciones oficiales, como nosotros, o bien con titulaciones propias, como lo hacen otros centros, en todo lo relacionado con el sector, incluso importantísimas asociaciones de profesionales, tienen sus propios cursos formativos; con lo cual, me atrevo a decir que, y de aquí la importancia del segundo punto, como hacemos en TecnoCampus, debemos seguir acercando los progra-

mas formativos a las necesidades de la empresa y esto debe ser una actividad constante y sin detenimiento; ya que, en la actualidad, los avances tecnológicos están al orden del día y esto solo puede hacerse con la presencia de las empresas en nuestros consejos asesores universitarios, y con profesores profesionales en activo, para poder escucharles directamente y generar esas soluciones esperadas”.

Otra de las aseveraciones que más se escuchan es que existe una gran distancia entre las empresas y las entidades formadoras hito que queda desmentido con la activación del modelo de formación dual, que consiste en que el alumno realice prácticas todos los días en una empresa, antes o después de acudir al centro formativo. Este sistema cuenta con el compromiso entre la empresa y el centro formativo de que desde el primer día cada objetivo impartido en el aula será también desarrollado con los responsables formativos de la empresa, con lo cual es

un programa que requiere de tiempo y recursos para poder llevarse a cabo.

En este sentido, los centros educativos de FP aportan unas capacitaciones, principalmente teóricas y básicas, “pero es en las prácticas formativas en las empresas donde se aprende y desarrolla la aplicación de estos conocimientos básicos y teóricos”, subraya Enric Colomer, jefe de estudios de INS Les Salines.

Por otro lado, prosigue, “nuestros partners muy inteligentemente han cambiado sus políticas de Recursos Humanos y captación de talento. Son estas prácticas curriculares el método habitual para captar y formar el talento, siendo la modalidad Dual su máximo exponente”.

De hecho, como recuerda el director del máster y coordinador del grado de TecnoCampus, un gran porcentaje de los estudiantes de la entidad comienzan su carrera profesional precisamente en las empresas transitarias, desempeñándose en los diferentes departamentos que brindan servicios.



Los transitarios, actores clave en la cadena logística, enfrentan desafíos de gran magnitud que exigen un nivel de adaptación y preparación. 

ADAPTACIÓN Y CAPACITACIÓN EN LA ERA DIGITAL

JUAN PORTA

El mundo se encuentra en constante cambio y evolución y el sector logístico no es una excepción. Los transitarios, actores clave en la cadena logística, enfrentan desafíos de gran magnitud que exigen un nivel de adaptación y preparación.

En estos momentos, existe una creciente presión por la descarbonización y la implementación de políticas medioambientales en respuesta a la demanda de los clientes y las regulaciones globales. Las operaciones logísticas están bajo el foco para reducir su huella de carbono y, con ello, el impacto ambiental que generan. Hasta el momento, este aspecto no formaba parte de manera significativa de los operativos que debían considerar la forma de trabajar; pero ahora el cliente exige que se tenga en cuenta, llegando a ser, en algunos casos, un elemento decisivo.

“Es aquí donde la tecnología, en particular los programas de simulación, juega un papel crucial. Estas herramientas permiten a los profesionales del sector

recrear virtualmente toda la cadena de transporte, identificando posibles cuellos de botella, optimizando rutas y evaluando costos y tiempos en diferentes escenarios. Mediante la simulación, es posible analizar múltiples combinaciones y alternativas de transporte intermodal, lo que facilita la toma de decisiones informadas”, explica Eduard Rodés, director de la Escola Europea Intermodal Transport.

La ventaja principal de utilizar simulaciones, añade Rodés, “es que permite experimentar en un entorno controlado y sin costes asociados. Imaginemos, por ejemplo, querer testar una nueva ruta intermodal que incluye el transporte marítimo, ferroviario y por carretera. Realizar pruebas en la vida real sería costoso y arriesgado. Sin embargo, mediante la simulación, se pueden modelar estos escenarios, comparar resultados y refinar la estrategia antes de su implementación real, en un tiempo muy corto. La plataforma creada por la Escola Europea PortVirtualLab (pvl.one) es un buen ejemplo de este tipo de aplicaciones que ya se utilizan en muchos países del mundo y por numerosos centros de formación”.

La digitalización, gracias a la transformación y adecuación de los procesos propios de la industria, sin lugar a duda, permite conectar al centro educativo y a la empresa en ámbitos cada vez más diversos, creando soluciones que desde el centro con todo el talento y los recursos cognitivos. En este sentido, Jesús Martínez Marín, director del máster de “Logística, Cadena de Suministros y Negocios Marítimos” y coordinador del grado en “Logística y Negocios Marítimos” de TecnoCampus, afirma que, desde la universidad y juntamente con la empresa, “podremos avanzar en caminos donde ambas partes, una desde la experiencia y la otra desde el análisis y el método científico, podamos abordar no solo la formación de los futuros profesionales de la logística, sino en la generación de soluciones cuyo resultado impactará de forma positiva a toda nuestra sociedad”.

Ante el reto de la transformación digital, la formación jugará el papel más importante a la hora de adaptarse a un perfil más especializado y calificado, concluyen los expertos.

30 AÑOS **Diario**
del Puerto
PUBLICACIONES
2023



TRANSITARIOS

SELECCIÓN



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
 Daniel.Lopez@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 300 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.



Aura Forwarding



Calle de los Llanos de Jerez, 5
 28820 Coslada, Madrid
 T. +34 911 718 575
 info@auraforwarding.com
www.auraforwarding.com

MELISA ÁLVAREZ
 MANAGING DIRECTOR

ACTIVIDAD

Transitaria de nueva generación con un enfoque global.

Aura Forwarding es una transitaria internacional que representa una **nueva generación** de *forwarders*. Destaca por su experiencia, solidez y adaptación dinámica a las demandas del mercado. La empresa se enfoca en la cooperación, la empatía y la **satisfacción del cliente** al ofrecer diversas opciones para lograr envíos efectivos, visibilidad y competitividad.

Ofrece logística terrestre, marítima y aérea de alta calidad a nivel global gracias a formar parte de Grupo Alonso, lo que le permite abarcar todos los **mercados internacionales**. La compañía cuenta con un equipo cohesionado, interdisciplinar y con un vasto conocimiento en el manejo de la dinámica del comercio global.

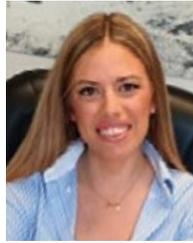
Aura Forwarding trabaja con todo tipo de cargas, tanto secas como refrigeradas, ya sea completas como consolidadas, tanto para B2B (Business to Business) como para B2C (Business to Consumer), hasta llegar al cliente final. Aura Forwarding, lo esencial es lo importante.



BADENES LOGISTICS

SINCE 1932

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 específica
Conocimiento profundo de la normativa aduanera y paradiplomática
Cobertura internacional en cualquier puerto del mundo

BERNARDINO ABAD S.L.

GRUPO LOGÍSTICO ABAD

Bernardino Abad, S.L.



JAVIER COPANO
DIRECTOR GENERAL



OFICINAS CENTRALES | CÁDIZ
C/ Méjico, 1-1° - 11004 Cádiz
T. + 34 956 228 007 | 902 444 744

RED DE OFICINAS
ALGECIRAS | MADRID | MÁLAGA | HUELVA | LAS PALMAS
MOTRIL | SEVILLA | TENERIFE | ALMERÍA
www.bernardinoabad.es

BERNARDINO COPANO
CONSEJERO DELEGADO

ACTIVIDAD

Bernardino Abad, tiene su origen en Cádiz. **Empresa Familiar con más de 130 años** de vida es en la actualidad un **Grupo Logístico** que ofrece el mejor transporte intermodal, utilizando sus propios medios de equipo, tanto de contenedores como plataformas, cabezas tractoras. Gracias a sus medios, tanto mecánicos como humanos, ofrece un servicio global marítimo, terrestre y aéreo, de primera calidad

SERVICIOS

Aduanas: OEA | Despacho de Aduanas Centralizado | Consultoría | Empresa Piloto AEAT

Almacenes: Propios en Algeciras y Cádiz con más de 75.000 m² 1 DA, DDA, LAME, ADT

Transitario: Servicios Globales | Marítimo, terrestre, Aéreo, Ferroviario | Flota Containers

Agency: Servicios plenos a nivel nacional, estiba, m tríncaje, proyectos, cruceros, navy.

OPS / MMPP: Operaciones en barco y terminal.

Transportes: Flota en propiedad de camiones, plataformas y containers.



ISO 9001 | 45001 | 14001 | AEO





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 City (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 subedes 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.





COMA Y RIBAS
C H A R L E S A N D R E

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



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.





Dracologicistic



Avda. del Puerto, 1- 3º H, Edificio Trocadero
11006 Cádiz
T. +34 956 200 718
dracologicistic@dracologicistic.com

EMILIO MEDINA
CEO

ACTIVIDAD

La logística que buscas, la Aduana que necesitas.

Es la filosofía de DRACOLOGISTIC, Customs & Forwarding agents, la nueva marca comercial de la histórica Partida Cádiz, con la que la compañía actualiza su imagen a los nuevos tiempos y destaca su vinculación con Canarias al tomar su nombre del origen latino y científico del árbol Drago, originario de las islas.

Ofrecemos un amplio abanico de servicios que cubre toda la cadena logística, desde la resolución de cualquier consulta en materia de transporte, logística, aduana y seguros hasta expediciones completas "door to door". Asimismo, como representantes aduaneros damos solución a los trámites necesarios con las Autoridades garantizando una efectividad y agilización en la entrada, salida y tránsito de mercancías en la Unión Europea.

Le ayudamos a encontrar la vía más rápida, segura y eficiente para sus mercancías, evitando retrasos y trampas en el camino. Somos expertos en lo que hacemos y nos gusta cómo lo hacemos.



Datisa Forwarders



Dr. J.J. Dómine, 4 - 7º, 12ª 13ª
46011 Valencia
Tel. 963 241 370
info@datisa.org
datisaforwarders.com
Delegaciones en Barcelona, Irún y Perú

CARLOS TOMÁS BAIXAULI
CEO

ACTIVIDAD

DATISA FORWARDERS es una empresa transitaria con más de 35 años de experiencia como Agente Internacional. Con sede en Valencia y certificación OEA brindamos servicios de Importación y Exportación en todos los continentes.

Diferenciación con Servicios Propios:

- **Especialistas en Despacho de Aduanas y Servicios Paraduaneiros.**
- Almacenaje y Distribución: Trabajamos las modalidades de **Depósito Aduanero (DA)** o **Depósito Distinto del Aduanero (DDA)**, ADT, LAME.
- Transporte con **flota de camiones.**
- **Oficinas Nacionales e Internacionales con personal para inspecciones.**
- **Asesoramiento Sanitario y Aduanero:** Previo de la mercancía en origen y en concordancia con la normativa vigente de la aduana de destino.
- **Área de cliente 2.0:** Módulos de Tracking, facturación, cotización y documentación integrados. Conexión sistema operativo del cliente.
- Días libres de **demoras adicionales** en origen y destino.



DISBROQUER
MUST GO ON

Disbroquer



C/ Dr. Lluch 14, bajo, 46011 València.
Tel. 34 963 242 069
disbroquer@disbroquer.com
www.disbroquer.com

JOSÉ MIGUEL PEINADO
MANAGING DIRECTOR

ACTIVIDAD

Compañía transitaria dedicada a import/export

Disbroquer es una empresa transitaria cuya actividad principal se centra en proveer a sus clientes de un **servicio personalizado** de transporte internacional, aduanas, almacenaje o seguros de transporte. La transitaria está ubicada en las proximidades del **puerto de Valencia**, líder en tráfico de contenedores a nivel europeo, lo que le permite reaccionar ante cualquier situación en un tiempo récord y poder trabajar con todos los mercados del mundo.

La compañía, con más de **treinta años de historia**, ofrece sus servicios, tanto en exportación como en importación, por tierra, mar y aire a cualquier punto del planeta. En los últimos años ha reforzado sus conexiones con regiones tan importantes como Turquía, Japón, Corea del Sur u Oceanía.

Por otro lado, Disbroquer, integrado en Grupo Alonso, cuenta con un equipo de profesionales que pueden asesorar, en todo momento, de cuestiones relacionadas con el comercio exterior, depósitos aduaneros, distribución, seguros, certificaciones, licencias, etc. Un seguimiento real y efectivo para que cualquier operación logística tenga éxito asegurado.



Como **empresa socialmente responsable**, cada año da su apoyo a programas, acciones o actividades relacionados con la ayuda a los más necesitados con el fin de contribuir a una sociedad más justa y equitativa. **Disbroquer, Must Go On.**



E2E Logistics Solutions, S.L.



BARCELONA:
Ronda Sant Pere, 19-21 Piso 6º Puerta 7ª - 08010 Barcelona
pricing@e2elogistics.es - Tel. +34 931 596 600 - www.e2elogistics.es

MADRID:
Avda. Europa, 26 Edif. Ática 5, 2ª Planta
28224 Pozuelo de Alarcón - Madrid
pricing@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 CARRÍO
DIRECTORA

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 assessments, 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 RFID, código barras, Picking, preparación de pedidos, etc



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



EccoFreight



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

customerservice.mad@ecco-freight.com



FERNANDO GIMÉNEZ-GUERVÓS
CEO ECCOFREIGHT

ACTIVIDAD

A punto de cumplir el décimo aniversario, nuestro compromiso con el medio ambiente nos ha posicionado como el **forwarder sostenible** referente en el mercado nacional e internacional, experimentando un crecimiento exponencial en los últimos 8 años.

En **EccoFreight**, ofrecemos con respaldo y anticipación, soporte en cualquier punto del planeta, gracias a nuestro equipo ágil y dinámico ubicado en nuestras sedes de Madrid, Valencia y Sevilla.

Desde nuestra creación en **2014**, la **sostenibilidad** unida al desarrollo de **herramientas tecnológicas de vanguardia** ha formado parte de nuestro ADN, convirtiéndonos en la empresa logística 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 facilitan a nuestros clientes la toma de **decisiones logísticas de manera más ágil, eficiente y sostenible**, ayudándoles a tener una mejor comprensión del impacto medioambiental de las operaciones que nos confían.

Este año, gracias a nuestra tecnología de última generación **Carbontech®**, **EccoFreight** se ha convertido en **partner oficial acreditado de Smart Freight Center**.

Smart Freight Center (SFC) es una organización Internacional sin ánimo de lucro dedicada a reducir las emisiones de gases de efecto invernadero (GEI) del transporte de mercancías.

Mediante **Carbontech®**, **EccoFreight** proporciona y elabora informes acerca de las emisiones CO2 en el transporte de mercancías, siguiendo el marco establecido por el GLEC (*Global Logistics Emissions Council*).

Con **Carbontech®** ayudamos a las empresas en su transición ecológica hacia la **descarbonización** de sus operaciones logísticas, así como la de sus clientes, contribuyendo a cumplir con los objetivos fijados para 2050.

Carbontech® es el resumen de estos **9 años de experiencia y know-how en el cálculo y reducción de la huella de carbono generada por el transporte internacional de mercancías**.

Otro hito que hemos conseguido este año en **EccoFreight**, ha sido la consolidación de nuestro proyecto más Internacional: **EccoNetwork**.



EccoNetwork es la primera comunidad de agentes sostenibles que comparten los mismos valores y filosofía de EccoFreight: reducir el impacto generado por el transporte de mercancías sobre el medio ambiente y la generación de conciencia medioambiental para asegurar el futuro de nuestro planeta.

EccoNetwork ya cuenta con agentes en más de **50 países** como: EE.UU, China, Irlanda, Egipto, Australia, Argentina, India, etc...

EccoFreight es una empresa socialmente responsable. Miembros del **Pacto Mundial**, en nuestro último informe de progreso estamos orgullosos de cumplir con la mayoría de los **ODS** fijados por la **ONU**. En **EccoFreight** también nos importan las **personas**.

Ejemplo de ello es nuestra colaboración desde 2015, con **ONGs como Olvidados**, ayudando a mejorar la calidad de vida de las personas en riesgo de exclusión social.

EccoForest, es otro proyecto que muestra nuestro compromiso activo con la sociedad, en colaboración con Foliaproject, hemos plantado más de **4.000 especies** en áreas desertificadas del país.

EccoFreight, tu socio sostenible en el transporte de mercancías, especialistas en cargar futuro, descargando carbono.





Erhardt Customs



BILBAO - A CORUÑA - VIGO

Más información en customs.erhardt.es
una compañía ERHARDT

customs@erhardt.es

T. +34 944 250 110

OPERADOR ECONÓMICO AUTORIZADO

ACTIVIDAD

GESTIÓN ADUANERA

Agilizamos el tráfico de sus mercancías para reducir los tiempos en frontera.

- Declaraciones Import/Export.
- Declaraciones de Tránsitos.
- Despacho centralizado.
- Gestión de certificados.

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.
- Valoración.
- Clasificación de productos.
- Control y gestión del riesgo.

ALEX HORMAECHEA

DIRECTOR NACIONAL DE ADUANAS



SOLUCIONES SECTORIALES

- Siderúrgico, Agroalimentario, Oil&Gas, textil, ...



European Forwarding

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

¿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. ¡Lámanos



ADUANAS



INTERNACIONAL



ADT / LAME



ASESORAMIENTO

RAVELLO

Gabriel Ravello de la Quintana, S.L.



Dr. J.J. Dómine 6, puerta 13
46011 Valencia
comercial@ravello.es
www.ravello.es



ACTIVIDAD

Ravello es un **operador logístico** con capacidad para transportar **carga** de cualquier tipo a cualquier destino por **vía aérea, marítima o terrestre** del modo más sencillo para los clientes, con la **atención personal** que requieren.

Nuestra misión consiste en ofrecer a nuestros clientes soluciones óptimas, para lo cual evaluamos todos los factores que les importan y construimos propuestas aprovechando nuestro expertise y la red internacional de socios con la que colaboramos.

Nuestra **competitiva red internacional** transporta **mercancías** de cualquier tamaño o peso desde y hacia cualquier lugar del mundo.

Trabajamos junto a nuestros clientes con el objetivo de **minimizar su huella de CO2**. Para ser capaces de gestionar el primer paso es medir, así que les facilitamos la medición de su huella de CO2 en sus operaciones.

Sumamos soluciones tecnológicas al transporte de mercancías.

GONZALO RAVELLO
DIRECTOR

Servicios

- Transporte marítimo, aéreo, carretera y ferroviario
- Gestión aduanera (OEA)
- Logística de almacenaje y distribución
- Asesoramiento Comercio Exterior

GLOBAL
CARGO SYSTEM

www.gcsspain.com

Global Cargo System, S.A.



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

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.

PABLO BAULIES
DIRECTOR



Glocal Logistics, S.A.



Av. Amado Granell Mesado 75 -1 - F1
46013 Valencia (Spain)
T. (+34) 96 293 43 70
Mov: (+34) 626 32 41 99
robert@waglocal.com
www.waglocal.com

ROBERT HOFMAN
DIRECTOR

ACTIVIDAD

Glocal Logistics se dedica a ofrecer soluciones logísticas integrales y personalizadas a sus clientes y agentes, adaptándose a las necesidades y costumbres de cada mercado local. Su objetivo es combinar una cobertura global con una experiencia local, aprovechando las ventajas de la globalización y la cercanía con sus colaboradores.

Glocal Logistics inició su actividad en septiembre de 2023, con sede principal en Valencia y alianzas estratégicas con grupos logísticos líderes en sus respectivos mercados. El equipo humano tiene una amplia experiencia en el sector logístico y transitario, y apuesta por un crecimiento sostenido y ajustado a las demandas de sus clientes y agentes.

Glocal Logistics ofrece una amplia gama de servicios que cubren toda la cadena logística y cualquier sector industrial, como el reciclaje, la automoción, la cerámica, la alimentación, las cargas de proyecto o el farmacéutico. Está especializada en Oriente Medio y Far East, y también ha comenzado a introducirse en América Latina. Entre sus servicios se incluyen: el transporte por vía marítima, aérea y/o terrestre; el servicio de aduanas y gestión administrativa; el servicio Cross Trade; y otras operaciones de valor añadido.



Glocal Logistics se inspira en el concepto de ser "glocal", es decir, pensar de manera global y actuar de manera local. Así, busca satisfacer las expectativas de sus clientes ofreciendo un servicio de calidad y personalizado, adaptando sus productos y servicios a las particularidades de cada mercado.

Los valores de Glocal Logistics son los siguientes:

Calidad: Glocal Logistics se compromete a ofrecer un servicio de calidad a sus clientes, cumpliendo con los estándares de seguridad, eficiencia y profesionalidad

Personalización: Glocal Logistics se adapta a las necesidades y expectativas de cada cliente, ofreciendo soluciones logísticas integrales y a medida.

Cercanía: Glocal Logistics apuesta por la cercanía con sus colaboradores, tanto a nivel local como global, estableciendo alianzas estratégicas con grupos logísticos líderes en sus respectivos mercados.

Innovación: Glocal Logistics busca estar a la vanguardia de las tendencias logísticas, incorporando nuevas tecnologías y procesos que mejoren la competitividad y la satisfacción de sus clientes.

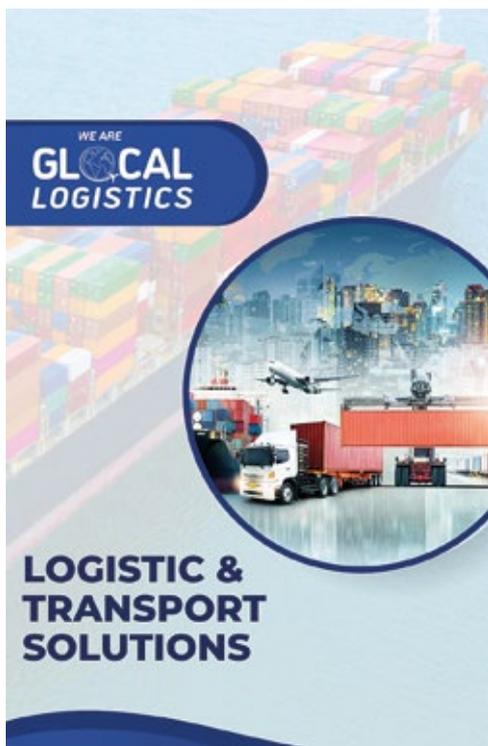
Responsabilidad: Glocal Logistics actúa con responsabilidad social y ambiental, respetando las normas éticas y legales, y contribuyendo al desarrollo sostenible de las comunidades donde opera.

Glocal Logistics se adapta a las necesidades de cada cliente ofreciendo soluciones logísticas integrales y a medida. Para ello, realiza un estudio previo de las características, objetivos y requerimientos de cada cliente, y diseña una propuesta personalizada que se ajuste a sus expectativas.

Glocal Logistics cuenta con un equipo de profesionales cualificados y experimentados que se encargan de gestionar y supervisar cada operación logística, garantizando la calidad y la eficiencia del servicio. Además, Glocal Logistics ofrece un servicio de atención al cliente personalizado y cercano, que permite resolver cualquier duda o incidencia que pueda surgir durante el proceso logístico.

Glocal Logistics se adapta a las necesidades de cada cliente, ofreciendo un servicio de calidad y personalizado, adaptando sus productos y servicios a las particularidades de cada mercado.

Yours Glocally!!





GRUPO RAMINATRANS
INTERNATIONAL FORWARDERS

Grupo Raminatrans



Dr. J.J. Dómine, 12, 2
46011 Valencia
T. 96 324 10 50
raminatrans@raminatrans.com
www.raminatrans.com

RAFAEL MILLA NAVARRO
PRESIDENTE

ACTIVIDAD

Desde su fundación en el año 1989, Grupo Raminatrans desarrolla su actividad como transitario internacional y ofrece un servicio integral para cubrir las necesidades del transporte. Actualmente, el Grupo se sitúa como una de las empresas más importantes del sector de la logística, con una gran proyección de futuro.

Nuestra Misión es dar el mejor servicio a nuestros clientes, atendiendo y asesorando en todo momento. Nuestra actitud es conseguir la satisfacción de un trabajo bien hecho. Haciendo cada servicio lo más flexible, cómodo y seguro para cada cliente. Cada una de las empresas de Grupo Raminatrans está especializada en una actividad, unificando sus esfuerzos para ofrecer un servicio integral en el sector del transporte internacional. Además, su ubicación estratégica dentro del territorio nacional, y sus áreas de influencia más directa aseguran una rápida respuesta en la gestión y atención a nuestros clientes.

En la actualidad, la compañía se encuentra en plena renovación de su flota, habiendo adquirido recientemente nuevas cabezas y plataformas, aumentando la disponibilidad de camiones y minimizando el impacto medioambiental de nuestros camiones. Contamos con almacenes propios distribuidos por todo el territorio nacional, con más de 100.000 m². En 2020 se obtuvo la autorización para almacenamiento de productos ecológicos, en 2021 las autorizaciones aduaneras se



ampliaron a la zona refrigerada y desde 2022 también podemos almacenar algunas mercancías sujetas a controles sanitarios. En 2023 se ha obtenido la autorización por parte de Sanidad Exterior como Almacén de Transporte Ulterior.

En definitiva, Grupo Raminatrans ofrece soluciones de logística integral y/o asesoramiento, que facilitan el flujo de productos e información desde la adquisición de los mismos hasta su destino final, buscando el adecuado servicio al cliente y siempre optimizando la mejor combinación de transporte multimodal. Grupo Raminatrans se encarga de todo con un gran servicio operativo y valor estratégico.



INTERNATIONAL FREIGHT FORWARDERS

Importcarga, S.A.



María Guerrero, 30. Entresuelo B
03600 Elda - Alicante
T. 965 397 662
alicante@importcarga.com
www.importcarga.com

FCO. JAVIER BROTONS MARTÍNEZ
DIRECTOR GENERAL

ACTIVIDAD

El **grupo Importcarga** es una empresa transitaria / operador logístico que ofrece a sus clientes una completa gama de servicios logísticos tales como:

- Transporte aéreo, marítimo y terrestre desde y hacia cualquier parte del mundo.
- Servicios de Almacén tanto generales (packing , picking, consolidados...) como aduaneros en toda tu gama (DA, DDA...).
- Proyectos especiales (embalajes, cargas sobredimensionadas, perecederos, gráneles, alimentación etc...).
- Asesoría en comercio exterior (Legalizaciones ante cámaras de comercio, embajadas, crosstrades, asesoramiento logístico etc...).

NUESTRO OBJETIVO

Poner toda nuestra organización, **profesionalidad y experiencia** a disposición de nuestros clientes, aportando soluciones de transporte y logística individualizadas y adaptadas a las necesidades de su empresa.

NUESTRA MISIÓN

Continuar con nuestra **expansión** a nivel **internacional** ofreciendo y ampliando nuestra calidad de servicio en cada uno de los nuevos países integrados en nuestra organización mediante **oficinas propias**, implantando en los mismos la filosofía de trabajo que nos caracteriza en España, convirtiéndonos de este modo en una de las empresas nacionales líderes del sector.

NUESTRA VISIÓN

El principal beneficio de elegir al Grupo Importcarga se podría definir con una sola palabra: **SERVICIO**.



José Antonio Blanquer, S.L.



JAVIER BLANQUER
ADMINISTRADOR



C/ Dr. J.J. Dómine 18, 3º Pta. 2
46011 Valencia
T. 963675711
blanquer@jablanquer.es
www.jablanquer.es

Mª CRISTINA BRU GUZMÁN
ADMINISTRADORA

ACTIVIDAD

Somos una compañía con más de 30 años de experiencia cuya estructura que nos permite brindar un servicio personalizado de alta calidad para dar las mejores soluciones a exportadores e importadores. Nuestra experiencia es nuestro mayor Baluarte. Nos adaptamos a nuestros clientes con un servicio personalizado.

Ofrecemos **despacho de aduanas** propio en todas las aduanas españolas, gestiones de inspección de mercancía y contamos con avales propios ante la Agencia Tributaria.

Por lo que respecta al **transporte aéreo**, contamos con servicio de importación y exportación desde y hacia cualquier aeropuerto a escala internacional y acuerdos con las principales líneas aéreas, además de agentes en cualquier aeropuerto para coordinar los envíos de mercancías. En el caso del **transporte marítimo**, nuestra red de agentes en los principales puertos permite el transporte marítimo internacional en contenedor completo, convencional y de grupaje. Para ello, contamos con acuerdos competitivos con las principales líneas marítimas y realizamos el seguimiento y control individual de envíos por cliente, con



información en tiempo real de la situación y de los procesos de gestión de los mismos.



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 cuenta con más de 115 años de experiencia como transitario global y está presente en más de una docena de países con oficinas propias tales como España, Chile, México, Panamá, Colombia, Estados Unidos, Corea, Portugal, Emiratos Árabes Unidos, etc.

Dispone de un gran equipo de especialistas en logística y transporte, además de una sólida experiencia en sectores como la aeronáutica, energías renovables o infraestructuras. Gracias a la confianza de sus clientes pueden acometer soluciones personalizadas de transporte, así como, tener la capacidad para gestionar cargas especiales, además de coordinar transporte aéreo, marítimo y terrestre de mercancías junto a servicios de gran valor añadido como son los despachos de aduanas, almacenaje, distribución y seguros de transporte. La misión de Lamaignere consiste en estar comprometidos con sus proveedores, clientes, personas y accionistas. La visión es la de llegar a ser una empresa global, digital y consolidada.

Lamaignere ofrece unas amplias y modernas instalaciones logísticas en los principales puntos de España para brindar un servicio basado en la excelencia. Estas plataformas logísticas se encuentran en las ciudades de Sevilla, Madrid 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, Shanghai, Tailandia y Polonia.

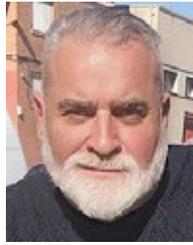
Desde 2018 nuestra filial española se ha consolidado como almacén de depósitos temporal (ADT) y depósito aduanero convirtiéndose así en un gran referente en el sector.

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. de Castilla 2, Edificio E, Planta Baja
28830 San Fernando de Henares, Madrid
Tel. 914 15 16 11
madrid@lantiamaritima.com
www.lantiamaritima.com

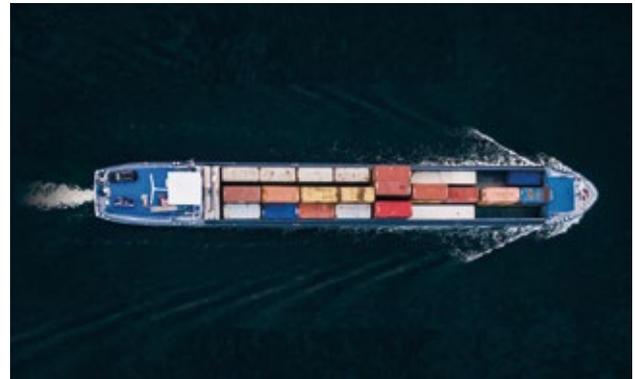
ALFONSO GARCÍA
DIRECTOR

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 máspreciado 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 acreditadas 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 AOC 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.

MACGLOBAL
TAILOR MADE LOGISTICS

Macglobal



Avda. Sur del Aeropuerto de Barajas 24 - Planta BJ, Puerta A
28042 Madrid
Direct: +34 605 427 217
Office: +34 919 913 470
comercial@macglobal.eu
www.macglobal.eu

RODRIGO CUBILLO
GERENTE

ACTIVIDAD

MACGLOBAL, con sede central en Madrid, es un operador de logística multimodal, ofreciendo soluciones eficaces desde la carga aérea hasta el transporte terrestre. Con dedicación a la excelencia, garantizamos la seguridad y eficiencia en cada etapa de la cadena de suministro.

Servicios Destacados:

Canarias (Oficinas propias en Las Palmas de Gran Canaria y Tenerife): servicio de consolidado LCL con salida semanal y entrega express a Isla Mayor/Isla Menor, además de servicio aéreo con salidas diarias.
Transporte Aéreo: soluciones convencionales, críticas y AOG disponibles 24/7.
Transporte Marítimo: manejamos FCL, LCL, cargas proyecto, breakbulk.
Transporte Terrestre: desde furgonetas hasta tráiler, garantizando entregas seguras y puntuales.
Aduana: soluciones aduaneras 24/7.
Además de sus servicios regulares, MACGLOBAL cuenta con una división Aeroespacial y OIL&GAS, segmentos con dedicación exclusiva, atención 24/7 y en pleno crecimiento.



Somos OEA, contamos con certificación IATA, formamos parte de las redes "MarcoPoloLine" y "X2 Critical Logistics"



Mainfreight Spain

Mainfreight Spain (Barcelona)
Carrer de la Selva 4, Edif. Muntadas II
08820 El Prat de Llobregat (Barcelona)
T. 931 895 721
bcn.sales@mainfreight.com
www.mainfreight.com



CLAUDI CALVERA
BRANCH MANAGER

ACTIVIDAD

Fundada por un hombre y un camión en la Nueva Zelanda de finales de los 70', Mainfreight se ha convertido en el operador logístico no 1 en Oceanía, con presencia global en más de 35 países, principalmente en Asia, Norte América, y Europa. Ofrecemos servicios logísticos a través de nuestras 3 divisiones: Aéreo y marítimo, Almacén, y Transporte Terrestre a través de nuestras más de 350 oficinas y almacenes propios.

Este gran crecimiento no ha impedido que nos mantengamos fieles a nuestras raíces. Hemos desarrollado un estilo de hacer negocios basado en una visión a 100 años: todas las decisiones se toman teniendo en cuenta el largo plazo, desarrollando una relación duradera con nuestros clientes y proveedores.

Nuestra estructura descentralizada y no jerárquica nos mantiene lo más cerca posible de nuestros clientes, y nos permite una gran agilidad en la toma de decisiones para garantizar la mayor calidad de servicio.

Estaremos encantados de ayudarlos con cualquier consulta!



Mainfreight Spain (Madrid)
Avda. Sur del Aeropuerto de Barajas 34
28042 Madrid (Madrid)
T. 911 859 655
mad.sales@mainfreight.com
www.mainfreight.com

LEONARDO GONZÁLEZ
BRANCH MANAGER





Mediterranea Forwarding



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



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.

TERESA MONTERDE APARICIO
DIRECCIÓN



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



Molenbergnatie España, S.L.



Carrer de la Lletra F, No 40
Pol. Ind. Zona Franca - Sector C
08040, Barcelona
David.vilarrasa@molenbergnatie.com
www.molenbergnatie.com

DAVID ÁLVAREZ VILARRASA
DIRECTOR COMERCIAL

ACTIVIDAD

Desde su fundación en 1867, Molenbergnatie ha sido un referente en Europa y un líder de mercado en la industria de las soft commodities. En España se cumplen 30 años de servicio con instalaciones propias. Molenbergnatie garantiza un servicio de alta calidad que cubre toda la cadena logística de las soft commodities, especialmente del café, cacao, frutos secos, azúcar y leguminosas.

Siendo especialista en este tipo de mercancías, se busca una complicidad por ser el socio predilecto de los importadores-exportadores gestionando todo su flujo físico, desde el origen hasta la fábrica, pasando por el tramo marítimo, almacenaje, controles de calidad, descargas y transporte multimodal. Complementa sus actividades principales con varios servicios de valor añadido, como el manejo de documentos de seguridad alimentaria y aduanera, servicios de IT (como el intercambio electrónico de datos o EDI) e incluso acuerdos de financiación. De esta manera, Molenbergnatie ofrece una amplia gama de soluciones a medida para su flujo de mercancías.





Nava Forwarding



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

BELÉN CARRATALÁ
CEO

ACTIVIDAD

Compañía transitaria especialista en ofrecer una logística personalizada

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 lo 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.**

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.





Nexus Logistics



JAVIER ALÍAS
COUNTRY MANAGER



Av. Sur del Aeropuerto, 38, Módulo 5, Planta 2ª
28042 Madrid - España - T. 91 542 06 70

Av. Pompeu i Fabra 39,
08820 El Prat de Llobregat - Barcelona - T. 931 600031

www.nexuslogistics.com

TOMÁS FERNÁNDEZ
OPERATIONS MANAGER

ACTIVIDAD

Con presencia en Argentina, Brasil, Chile, Colombia, México, Panamá, Perú y Uruguay, además de tener oficinas propias en Estados Unidos, Nexus Logistics España ofrece a sus clientes soluciones innovadoras y sencillas en el transporte por cualquier medio.

A esto hay que unir la importante red de agentes en todo el mundo que hace que Nexus Logistics cubra el comercio exterior de 189 países, desde un total de 786 ciudades, puertos y aeropuertos y con más de 1.260 clientes en todo el mundo. Su presencia mundial le permite una sinergia de competencia global y know-how local. Este es su valor añadido para un proceso de cadena de suministro optimizado y rentable.

Como compañía transitaria, Nexus está volcada en el diseño de cadenas logísticas principalmente en los modos aéreo, marítimo y terrestre y tanto con cargas completas como grupaje.

En marítimo, Nexus se apoya en los puertos de Barcelona, Valencia, Bilbao y Algeciras.

Desde el punto de vista del transporte aéreo, el polo de referencia para Nexus Logistics es el Aeropuerto Adolfo Suárez Madrid-Barajas.



Hay que destacar que Nexus Logistics tiene en estos momentos en marcha todas las tramitaciones pertinentes para a la mayor brevedad posible convertirse en España en agente IATA. El objetivo es obtener la designación antes de que acabe el año.

Nexus, actúa globalmente y actúa localmente; siempre cerca del cliente y sus necesidades. Rápido, eficiente, rentable.



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 objetivo de ofrecer servicios más competitivos, diferenciales y, sobre todo, personalizados. A día de hoy contamos con flota de camiones propia y un parking privado en el Prat de Llobregat. Además, nuestra última apuesta ha sido la expansión de la empresa más allá de Cataluña y España con la apertura de dos nuevas oficinas en Vigo y Marsella. Todo esto nos permite facilitar y agilizar las soluciones de transporte de nuestros clientes, garantizando las mejores alternativas para ellos.



Operinter



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



ACTIVIDAD

OPERADOR LOGÍSTICO INTERNACIONAL

Operinter es un **operador logístico** con 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 productivo.

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 Asia, América, Europa y Norte de África. Actualmente Operinter es uno de los grandes **transitarios internacionales** con una sólida y eficiente **red global** que le permite ofrecer la mejor cobertura en todos los centros de producción, distribución o consumo del mundo.

Con una filosofía que apuesta por ofrecer una **logística integral a medida**, Operinter busca optimizar los procesos de transporte en

JOSÉ MANUEL MONTILLA
CEO OPERINTER



cada operación y trabaja, codo a codo, con industrias como la de perecederos, muebles, *retail*, productos forestales, *project cargo*, cerámica o automoción. Actualmente cuenta con el **certificado GDP** para el transporte de medicamentos de uso humano.



Overseas & Trade Logística Internacional, S.L.U.



C/Cinzel, 6. 2º Ofic. 10.
28522 RIVAS VACIAMADRID. MADRID. SPAIN
T. +34-91-7753079 - Fax: +34-91-7763007
Movil: +34-660 470550
e-mail: jcortes@overseastrade-es.com
overseas@overseastrade-es.com



ACTIVIDAD

Establecida en el año 2002.

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 Países, en el mundo.





Partida Logistics



Paseo de la Conferencia, 1
11207 Algeciras
Tel +34 956 58 16 11
apartida@partidalogistics.com
partidalogistics.com

ÁLVARO PARTIDA
DIRECTOR COMERCIAL

ACTIVIDAD

REPRESENTANTE ADUANERO

PARTIDA es una Agencia de Aduanas con 100 años de experiencia. Ubicados físicamente en Algeciras, Motril, Almería, y muy pronto en Tanger Med, tienen la capacidad de despachar en todos los puntos aduaneros y puertos de España.

Volcados en la inversión en IT, han implementado tecnologías de vanguardia en la gestión aduanera y logística con el objetivo de mejorar la eficiencia de las operaciones, potenciar la agilidad en los puntos fronterizos y ofrecer información en directo a través de una plataforma.

Potenciando el servicio de asesoramiento y formación aduanera. "Ir a casa de nuestros clientes para formarlos en materia de comercio exterior (Incoterms, tributación de IVA y aranceles, facturación, contabilidad, optimización de la casuística...) es fundamental para "hablar el mismo idioma" y compartir las peculiaridades de la Aduana y demás organismos". El grupo inversor Everwood Capital y la renovada dirección de PARTIDA tienen como enfoque principal



proporcionar un servicio de alta calidad al cliente, adaptarse a los constantes cambios del mercado y buscar soluciones a los obstáculos que nos encontramos en el camino de la logística.



RFL Cargo



Avda. Antonio Ferrandis nº 10 - 1ª D
46013 Valencia
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, 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



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

JOSÉ LUIS ROMÁN
MANAGING DIRECTOR



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.



Translevante S.A.



C/ DR. J.J. Domine N° 14 pta 3
46011 VALENCIA
Tel. 963165900
tlv@translevante.es
www.translevante.es



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.

Mª CARMEN TORÁ GIMÉNEZ
DIRECTORA

- 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.

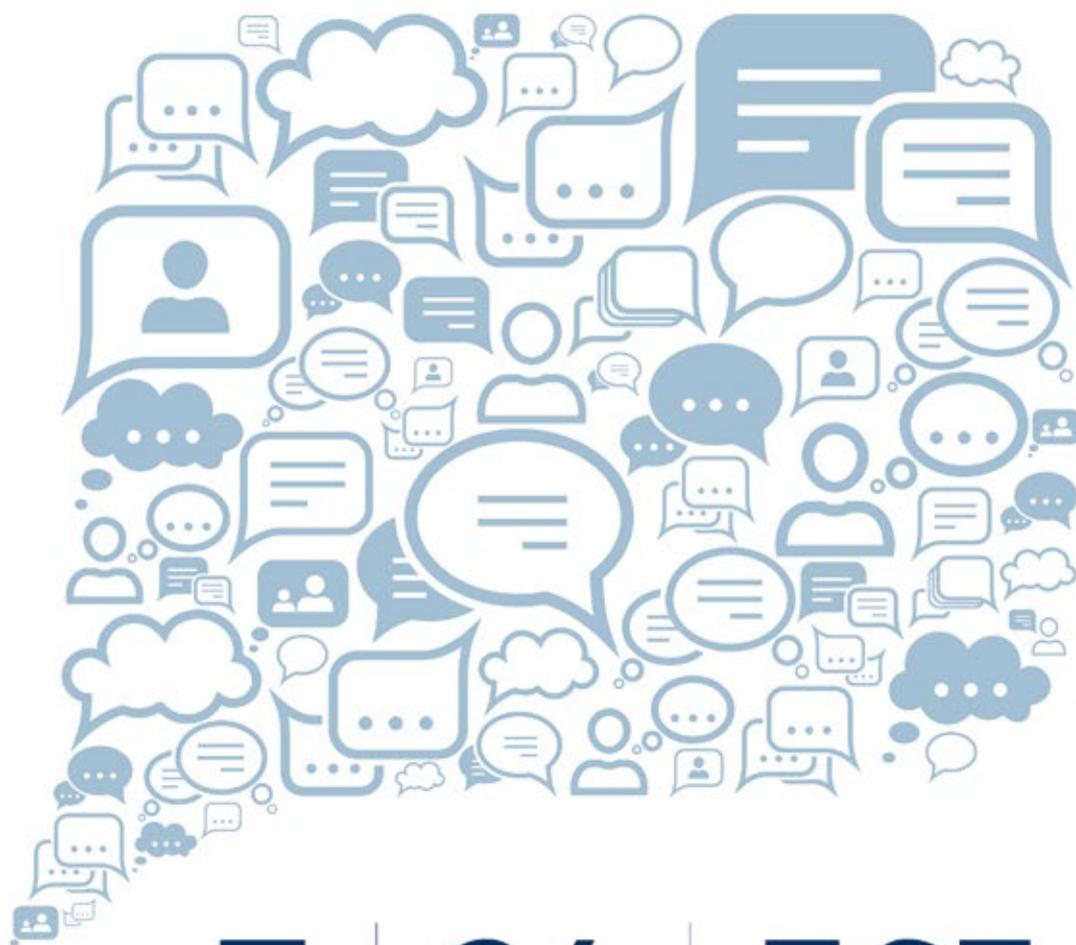
VALORES AÑADIDOS:

- **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 continua que le permite estar al día en las novedades sectoriales.
- **Confianza:** Desarrollada en los 40 años de actividad.

30 AÑOS **Diario** del Puerto

www.diariodelpuerto.com
redaccion@grupodiario.com

Líderes en información logística



7 | 24 | 365
COMUNICACIÓN LOGÍSTICA



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 80 empleados, contamos con oficinas en Barcelona, Valencia y Sevilla, y presencia local en Cádiz y Madrid, además de 8.000 m2 de almacén propio en la ZAL del puerto de Barcelona y Parets. Entre nuestros clientes se encuentran marcas de reconocido prestigio en todos los verticales: 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.



Seguimos subiendo puestos en el ranking mundial de top 100 Freight Forwarders. Ocupamos el número 15 en Airfreight [2023 Top Airfreight Forwarders | Transport Topics \(ttnews.com\)](https://www.ttnews.com) y el 18 en Ocean Freight [2023 Top Ocean Freight Forwarders | Transport Topics \(ttnews.com\)](https://www.ttnews.com). También aparecemos en el top 100 internacional de Dry Storage Warehousing Firms [2023 Top Dry Storage Warehousing Firms | Transport Topics \(ttnews.com\)](https://www.ttnews.com)



Zazu Logistics



C/ Villanueva, 5, 1º
28001 Madrid - España
T. 91 192 00 16
info@zazulogistics.com
www.zazulogistics.com

ALBERTO LÓPEZ REY
MANAGING DIRECTOR

ACTIVIDAD

Zazu Logistics es una empresa transitaria que ofrece soluciones logísticas multimodales a nivel nacional e internacional. Especializados en la conexión entre el Mediterráneo y África Occidental, contamos con la experiencia y recursos necesarios para proporcionar las soluciones que requieren nuestros clientes.

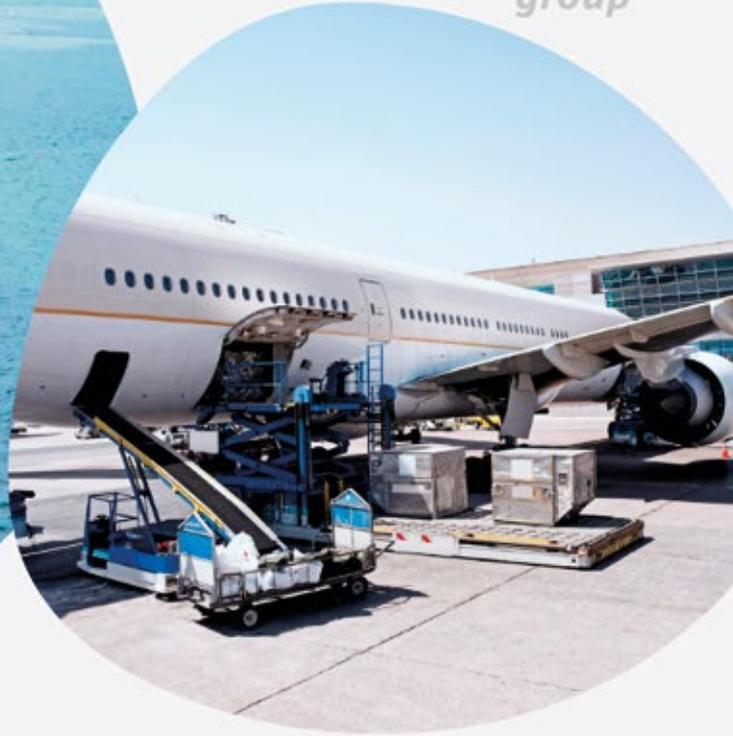
Zazu Logistics nace con una marcada vocación de servicio, ofreciendo un trato personalizado y generando soluciones a medida del cliente. Contamos con la flexibilidad y agilidad necesarias para tu negocio, así como con una metodología sencilla y transparente que nos permite integrarnos como un miembro más de tu equipo y desarrollar conjuntamente tu cadena de suministro.

En Zazu Logistics encontrarás la más completa gama de servicios especializados, siempre enfocados a resolver necesidades concretas: desde soluciones para grandes empresas y proyectos, emprendedores y pymes, hasta soluciones para profesionales y particulares. Como miembro activo de varias Asociaciones de Transitarios Internacionales, ofrecemos una asistencia logística a nivel global a través de nuestra amplia red de agentes con quienes tenemos trato directo y buenos acuerdos de colaboración.

Zazu Logistics es el apoyo y la herramienta estratégica que te permitirá mejorar la eficiencia de tus operaciones logísticas y de transporte.



Porque nuestro éxito es espejo del éxito de tu empresa.



SOLUCIONES LOGÍSTICAS



Transporte
Marítimo



Transporte
Aéreo



Transporte
Terrestre



Proyectos



Bulk
Cargo



Logística
Hotelera



Seguros



Aduanas



Assekuransa

Si para vos es importante,
nosotros lo aseguramos



Contactanos, ¡nos encanta atender tus consultas!

+ 34 9 1060.2268 | www.assekuransa.es