

Diario
del Puerto
PUBLICACIONES
2025



TRANSITARIOS

Diario del Puerto Líderes en información logística

Comunicación Logística

+ de 30 profesionales especializados
+ de 500 años de experiencia



24

Grupo
Diario

www.diariodelpuerto.com
redaccion@grupodiario.com

CONTENIDOS



PRESENTACIÓN

Objetivo: sumar fuerzas
y definir estrategias

5



LA VOZ DEL COLECTIVO

Enric Ticó: “Necesitamos
acuerdos internacionales y más
tratados de libre comercio”

6



RETO 1: LAS ADUANAS

Los desafíos aduaneros: representación,
CAU y controles fronterizos

10



RETO 2: COLABORACIÓN

Digitalización y sostenibilidad marcan las
conversaciones con la Administración

16



RETO 3: ESCENARIO INTERNACIONAL

La incertidumbre global aprieta
(pero no ahoga) a los transitarios

26



RETO 4: LA TRANSFORMACIÓN DISRUPTIVA

Transformación digital:
la revolución permanente

36

TRANSITARIOS SELECCIÓN

2009 OCEAN TRANSPORT SPAIN	44
ALIANZA LOGISTICS	44
AM CARGO LOGISTIC	45
ALMACENES AGV	46
ATLANTIC GATE	46
BADENES LOGISTICS	47
BERNARDINO ABAD	47
BLINTER CARGO	48
DACHSER	48
COMA Y RIBAS	49
CONSIGMAR	50
DATISA FORWARDERS	51
DISBROQUER	51
DRACOLOGISTIC	52
EZE LOGISTICS SOLUTIONS	52
ECCO-FREIGHT TRANSPORT SERVICES	53
ERHARDT CUSTOMS	54
EUROPEAN FORWARDING	54
GABRIEL RAVELLO DE LA QUINTANA	55
GRUPO RAMINATRANS	55
GRUPO VERLIO	56
IMPORTCARGO	56
INTERGLOBO	57
LAMAINERE CARGO	57
LX PANTOS SPAIN	58
M.C. TRINTER	59
MAINFREIGHT SPAIN	59
MEDITERRANEA FORWARDING	60
MOLENBERGNATIE ESPAÑA	60
NEW TRANSIT DE LEVANTE	61
OPERINTER	61
OVERSEAS & TRADE LOGISTICA INTERNACIONAL	62
POSTA LOGISTICS	62
RFL CARGO	63
SALVAT LOGÍSTICA	63
SAVINO DEL BENE	64
SLOT CHARTER	64
STOCK LOGISTIC TRANSPORT	66
TRANSLEVANTE	66

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 Carlos García, José Antonio Sánchez

IMPRESIÓN Fermín Leal, Luis Mateo

Ronda del Port, 519, Edificio TERSACO, 2ª pl, Oficina 213
08039 Puerto de Barcelona
Tel. 96 330 18 32 - barcelona@grupodiario.com

Colón de Larreategui, 26, 4º A
48009 Bilbao
Tel. 96 330 18 32 - bilbao@grupodiario.com

Calle Vargas, 7, local 10
28003 Madrid
Tel. 96 330 18 32 - madrid@grupodiario.com

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

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

DEPÓSITO LEGAL: V-3307-2021



DIRECTORA DE
DIARIO DEL PUERTO PUBLICACIONES

Loli Dolz

CONTENIDOS DE LA PUBLICACIÓN

Jaime Pinedo, Marina Cartagena, Juan Carlos Palau,
Jaume Mas, Raúl Tárrega, Loli Dolz

DISEÑO DE PORTADA

Taller de Ideas y Comunicación - Raúl Molina

DISEÑO Y MAQUETACIÓN

Ximo Lacámara

REDACCIÓN DIARIO DEL PUERTO

Marina Cartagena, Loli Dolz, Miguel Jiménez, Jaume Mas,
Juan Carlos Palau, Jaime Pinedo, Raúl Tárrega, Helena Travé, Marc Vergés

DIRECTORA COMERCIAL

Eva Monrós

SECRETARÍA COMERCIAL

Bárbara Manzanera, Carmen Mateo

DEPARTAMENTO COMERCIAL

Mireia Castells, Mavi Guirao, Juan Carlos Sarmentero

ADMINISTRACIÓN

Lola García, Zayra Montejano

CONTROL DE DISTRIBUCIÓN

Enrique Cervera, Antonio Leal, Diego Valcárcel

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

Objetivo: sumar fuerzas y definir estrategias



LOLI DOLZ
Directora de
Diario del Puerto
Publicaciones

El colectivo transitario sigue ganando espacios de reconocimiento global y lo hace con determinación y palabra. En un escenario marcado por las incertezas, los transitarios españoles apuestan por la colaboración entre todos los actores de la cadena de valor del comercio para reforzar la competitividad del país en el comercio internacional.

Además, cuatro son los retos a los que los transitarios deben dar respuesta: las aduanas, la colaboración con los cargadores y la Administración, el escenario internacional y la transformación disruptiva de la actividad. En todos estos hitos, la profesión lidia con los cambios con el objetivo de ser cada vez más ágiles para acompañar a los clientes bajo cualquier circunstancia.

A nivel regulatorio, además, se mantiene la vorágine iniciada hace unos años con normas como el nuevo CAU y su régimen de responsabilidad, la Directiva de Transporte Combinado, el paquete del Pacto Verde Europeo, el futuro del OEA o el ETS, que todavía no se concretan con la precisión requerida para poder trazar un plan de futuro.

En el ámbito de la colaboración, los transitarios subrayan que el objetivo es sumar fuerzas y definir estrategias que optimicen la operativa del comercio internacional y la eficiencia logística, por ello, contar con los cargadores y la Administración, dialogar y establecer prioridades y problemas a resolver, es vital.

De igual manera, los operadores no pueden perder de vista la situación geopolítica global, sobre todo por los aranceles Trump, y la urgente digitalización de la actividad que pasa sí o sí por la adecuación de los procedimientos de trabajo. De hecho, los próximos años estarán marcados por cambios en requisitos aduaneros, ICS2 y la ley antifraude, que impulsarán la adopción tecnológica en los transitarios. Así que las brechas entre empresas con plataformas digitales integradas y aquellas con procesos manuales y fragmentados deberán resolverse para no lastrar la competitividad.

Para conocer en detalle las valoraciones y propuestas que los expertos nos presentan ante los grandes desafíos que retan al colectivo transitario, Diario del Puerto Publicaciones edita "Transitarios". La publicación reúne a numerosas voces autorizadas del sector logístico y la Administración para analizar la actualidad y lanzar sus propuestas de futuro en un entorno cambiante y complejo.

El monográfico se completa con 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

“Necesitamos acuerdos internacionales y más tratados de libre comercio”



Enric Ticó, presidente de FETEIA-OLTRA, analiza en Diario del Puerto Publicaciones los retos y oportunidades a los que se enfrentan los transitarios españoles en un contexto marcado por la incertidumbre geopolítica, la presión normativa de la Unión Europea y la necesidad de avanzar en digitalización y sostenibilidad.

JAUME MAS

Con una visión crítica pero constructiva, Enric Ticó insiste en la importancia de la colaboración entre todos los actores de la cadena logística para reforzar la competitividad de España en el comercio internacional.

¿Cómo describiría el estado actual del sector transitario en España? ¿Cuáles son los puntos fuertes y débiles?

Teniendo en cuenta la situación a nivel global, creo que estamos en un buen momento. Si bien estamos viendo, y así lo acreditan los organismos internacionales, mucha volatilidad, lo que se refleja, por ejemplo, en el transporte marítimo, se prevé un leve crecimiento del comercio internacional, lo que es positivo. A nivel nacional también estamos viendo buenas cifras, por lo que estamos satisfechos.

Nuestros puntos fuertes son nuestra posición geográfica, si no nos boicotean con normas como el ETS, y la rápida adaptación a todos los cambios que estamos experimentando, tanto a nivel regulatorio como de aranceles. En cuanto al punto débil, creo que es común a nivel de la UE: las dificultades que tenemos para avanzar en la senda de la multimodalidad, que es y será esencial.

¿Qué cambios recientes están afectando de forma más significativa a la actividad?

Estamos percibiendo un cambio total en todos los ámbitos. A nivel regulatorio se mantiene la vorágine iniciada hace unos años, con normas como el CBAM, el nuevo CAU, la Directiva de Transporte Combinado, el paquete del Pacto Verde Europeo... A esto se añade que, en algunas normas, la propia UE ha visto que se ha pasado de frenada y las está modificando, lo que añade más incertidumbre, retrasa su entrada en vigor o eterniza los debates por falta de acuerdo.

Los costes no han parado de subir desde el inicio de la guerra de Ucrania y, en cuanto a las relaciones internacionales, todos podemos ver que, entre los conflictos armados, sanciones y aranceles, estas relaciones se están reconfigurando, por lo que los transitarios estamos ayudando a nuestros clientes en la apertura a nuevos mercados.

¿Cómo pueden los transitarios anticipar y reaccionar a disrupciones inesperadas en las rutas o cadena de suministro, como por ejemplo, cierres fronterizos, sanciones, u otros conflictos?

En un mundo en el que todo avanza tan rápido resulta cada vez más complejo anticiparse y reaccionar, pero, sin duda, una de las mejores maneras de hacerlo es for-

mando parte de una organización como la nuestra. El hecho de tener representatividad a nivel nacional e internacional nos permite contar con información vital para las empresas del colectivo, lo que les permite tener herramientas para actuar.

Otra cuestión básica es entender la necesidad de ser ágiles en la toma de decisiones e implantación de procesos, búsqueda de socios comerciales en nuevos mercados, etc., de modo que se pueda acompañar al cliente bajo cualquier circunstancia.

FETEIA-OLTRA ha mostrado preocupación por el nuevo Código Aduanero de la Unión, especialmente por el régimen de representación indirecta. ¿Dónde radica el principal riesgo?

Se mantiene la tendencia a hacer al representante aduanero corresponsable de las obligaciones de su cliente. El principal riesgo es que un transitario no tiene la capacidad de auditar a todos sus clientes para asegurarse de operar con riesgo cero. De hecho, la obligación de auditoría e inspección es de la Administración, si bien se está trasladando de manera injustificada al representante aduanero.

Con este régimen de responsabilidad, tanto para las cuestiones fiscales como no fiscales, un problema en cualquier operación puede dar al traste con la compañía por actuaciones de un cliente. Se sigue cayendo en el error de convertir al representante aduanero en avalista o garante de su cliente. Nuestro trabajo es ayudar a nuestros clientes en las tramitaciones de comercio exterior, no garantizar a la Administración que alguien le va a pagar.

En cuanto a transparencia, digitalización y cumplimiento normativo, ¿qué papel juegan para la competitividad del sector?

El Centro de Datos de la UE puede suponer un impulso a la digitalización y, sobre todo, a que podamos utilizar menos sistemas para los trámites aduaneros, lo que es una petición unánime. Ahora bien, es necesario que este Centro de Datos funcione a la perfección. En los últimos tiempos los nuevos sistemas dan muchos fallos y el tiempo de respuesta es demasiado largo, lo que hace que los primeros meses de puesta en marcha sean un calvario. Esto no puede pasar.

Por otra parte, si a lo anterior le añadimos la puesta en marcha de EFTI, creemos que supondrá un espaldarazo en materia de digitalización.

Acaban de firmar un acuerdo con la Asociación de Cargadores de España (ACE). ¿Qué objetivos persigue?

FETEIA-OLTRA siempre ha llevado a gala su espíritu colaborativo y, tras nuestro último Congreso, hemos decidido dar un paso más allá, firmando este convenio con ACE y también colaborando con otras organizaciones. Nuestro objetivo es compartir recursos con uno de nuestros principales interlocutores, los cargadores. Se trata de trabajar en formación conjunta, compartir información relevante y promover iniciativas ante otros interlocutores y administraciones.



¿Qué medidas podrían ayudar a mitigar la incertidumbre global actual?

Deberían adoptarse acuerdos a todos los niveles en el marco de los organismos internacionales, como la Organización Mundial de Aduanas o la OMI, así como seguir profundizando en la firma de acuerdos de libre comercio por parte de la UE.

¿Qué expectativas tiene sobre la reforma del CAU y su aplicación en España?

No demasiado positivas. El proceso legislativo ya se inició mal, pues no se hizo consulta pública. Esto provocó que la Comisión Europea hiciera unas asunciones muy alejadas de la realidad, de modo que una parte de nuestro trabajo fue corregirlas.

Nuestro principal temor es que, lejos de suponer la modernización y mejora anunciada, el nuevo CAU suponga dar pasos atrás y mayores dificultades en la operativa aduanera.

En materia de formación y cumplimiento normativo, ¿qué apoyos son necesarios para las empresas?

Solicitamos rebajar la carga burocrática. Sí hemos identificado que las compañías necesitan apoyo en estas materias, por lo que hemos reforzado nuestra oferta formativa y lo haremos aún ➤

“Este no es un proyecto personal, sino un proyecto colectivo que ha contado con la implicación de todos los presidentes de transitarios de las asociaciones (ATEIAs) de todo el Estado, así como de los presidentes de las comisiones técnicas”



LAS DEMANDAS DEL SECTOR A LAS ADMINISTRACIONES

Para el presidente de FETEIA-OLTRA, Enric Ticó, la principal demanda de los transitarios a las administraciones, tanto españolas como europeas, es contar con un marco de mayor certidumbre regulatoria. Tras la pandemia, el sector ha tenido que hacer frente a un encadenamiento de crisis sucesivas, desde la disrupción de las cadenas de suministro hasta los efectos de la guerra de Ucrania, que han puesto a prueba la capacidad de adaptación de las empresas. A esta inestabilidad coyuntural se suma la sucesión de normas y reformas comunitarias, a menudo contradictorias o sujetas a cambios de última hora, lo que genera una sensación de inseguridad que complica enormemente la planificación de la actividad.

Ticó subraya que la carga burocrática derivada de la normativa actual es cada vez más pesada, en lugar de avanzar hacia la simplificación. En su opinión, el legislador debería reflexionar sobre el impacto real de este exceso de trámites en la operativa diaria de las empresas, especialmente en un sector formado en gran medida por pymes que carecen de recursos suficientes para afrontar complejos requisitos administrativos.

En paralelo a las cuestiones regulatorias, el presidente de FETEIA-OLTRA señala también la necesidad de una apuesta decidida por las infraestructuras estratégicas. Reforzar la capacidad de los principales puertos españoles para evitar situaciones de colapso, impulsar de forma definitiva el transporte ferroviario de mercancías y acometer una mejora sustancial de los Puestos de Control Fronterizo figuran entre las prioridades más urgentes. Estas medidas, insiste, no solo redundarían en una mayor eficiencia operativa, sino que reforzarían la competitividad internacional de la economía española.

más durante este curso. Además, llevamos ya un año trabajando en el asesoramiento a nuestras asociadas en la elaboración de procedimientos contra el acoso y en materia de cumplimiento normativo en general.

¿Qué papel puede jugar España en el transporte internacional de mercancías en Europa?

Si la Administración asume que este es un sector clave y apuesta por él, creo que jugaremos un papel muy relevante. Tenemos a favor nuestra situación geográfica y el crecimiento de Marruecos, que puede favorecer el transporte en el Estrecho. La cuestión es que debemos tomar medidas para hacer más competitivo nuestro sector, puesto que, de lo contrario, seguiremos en desventaja con vecinos de la UE como Portugal u Holanda.

Respecto al impulso hacia la sostenibilidad, ¿cree que las presiones regulatorias (ETS, impuestos verdes, normas de emisiones) podrían terminar penalizando la competitividad de los transitarios españoles frente a otros países? ¿Qué medidas cree que deberían adoptarse para equilibrar sostenibilidad con viabilidad operativa?

Sin duda. Si bien el ETS es una iniciativa a nivel de la Unión, a nadie se le escapa que tenemos, muy cerca de nuestras fronteras, puertos no sometidos al ETS, con lo que estos son automáticamente mucho más competitivos que nosotros. Lo mismo ocurrirá con la carretera.

"ES URGENTE REFORZAR LOS PUERTOS CRÍTICOS, APOSTAR POR EL FERROCARRIL Y MEJORAR LOS PUESTOS DE CONTROL FRONTERIZO"

Nosotros abogamos por que las medidas en materia de descarbonización se tomen a nivel global, no solo de la UE (en este caso, de la OMI), puesto que, de lo contrario, el impacto beneficioso de la medida será muy limitado y se resta competitividad a los operadores globales. Muchas veces, vemos que estas medidas tienen efectos contraproducentes.

En los últimos años se ha hablado mucho de digitalización, interoperabilidad y plataformas únicas. ¿Qué barreras tecnológicas, culturales o institucionales ve aún en España para que estas iniciativas funcionen realmente, y cómo podrían superarse?

Creemos que son culturales, pues lo cierto es que, a nivel técnico, siempre solemos ser de los que primero implementan las nuevas soluciones tecnológicas. Creemos que son necesarias dos medidas. En primer lugar, que las administraciones se con-

"Nosotros abogamos por que las medidas en materia de descarbonización se tomen a nivel global, no solo de la UE, puesto que, de lo contrario, el impacto beneficioso de la medida será muy limitado"



► El mensaje de FETEIA combina la prudencia ante las incertidumbres globales con la confianza en la capacidad de adaptación del sector.

ciencien sobre la necesidad de colaborar en la implementación de plataformas interoperables y que lo hagan con generosidad. Y, en segundo lugar, que cuando lancen ayudas a las empresas, especialmente pymes, para digitalizarse, lo hagan a través de procesos simples. La burocracia y el riesgo de no cumplir todos los requisitos de una convocatoria hace que muchas empresas no se atrevan a dar el paso.

Después de prácticamente 20 años al frente de FETEIA-OLTRA, ¿qué legado le gustaría dejar en el sector de los transitarios españoles? Si pudiera mirar dentro de 10 años, ¿qué cambios le gustaría ver atribuibles en parte a su gestión?

Este no es un proyecto personal, sino un proyecto colectivo que ha contado con la implicación de todos los presidentes de transitarios de las asociaciones (ATEIA) de todo el Estado, así como de los presidentes de las comisiones técnicas y de todas las personas que se han sumado a ellas. En los últimos años, hemos potenciado significativamente estas comisiones, y gracias a este trabajo conjunto hemos logrado crecer y obtener un mayor reconocimiento. Quiero destacar, además, que el servicio ofrecido a las empresas asociadas ha alcanzado niveles realmente sobresalientes.

Para terminar, ¿qué mensaje quiere trasladar a transitarios, cargadores y operadores logísticos?

Colaboración. Esto es la base de todo. Sin colaboración no va a haber avances, por ejemplo, en digitalización ni en sostenibilidad. Además, hace falta reconocer el papel que está desarrollando el Comité Técnico de Colaboración de Datos de la IAPH. ▣

VISIÓN A MEDIO PLAZO

El presidente de FETEIA-OLTRA, Enric Ticó, admite que resulta extremadamente difícil anticipar cómo evolucionará el sector transitario en los próximos años. La experiencia reciente lo demuestra con claridad: la pandemia, las tensiones geopolíticas, las disrupciones en las cadenas de suministro o el encarecimiento de la energía han puesto de manifiesto lo complicado que es prever escenarios estables. Ante esta incertidumbre, Ticó subraya que más que proyectar cifras, lo relevante es identificar los vectores que marcarán el rumbo inmediato de la actividad. A su juicio, tres ejes son determinantes: la geopolítica, el cambio climático y la transformación digital.

En el ámbito geopolítico, el dirigente considera que los conflictos armados, las sanciones económicas y el aumento de barreras arancelarias seguirán condicionando el comercio internacional. Esto obliga a los transitarios a reforzar su papel como asesores estratégicos, ayudando a sus clientes a diversificar mercados, encontrar proveedores alternativos y diseñar rutas seguras. Se trata de un escenario complejo que exige rapidez de adaptación y profundo conocimiento de los marcos regulatorios internacionales.

El cambio climático aparece como otro de los grandes retos. Desde FETEIA-OLTRA se defiende que las medidas regulatorias deben adoptarse de manera global, y no limitarse a la Unión Europea, para evitar una pérdida de competitividad frente a otros mercados. Ticó insiste en que la sostenibilidad debe abordarse con realismo, de modo que las políticas de descarbonización permitan avanzar en la protección medioambiental sin poner en riesgo la viabilidad de miles de empresas transitarias, en su mayoría pymes.

La digitalización, en cambio, se presenta como la gran oportunidad. El presidente de la federación prevé un crecimiento exponencial en la adopción de soluciones tecnológicas que permitan agilizar trámites, reducir costes y garantizar mayor transparencia. Proyectos como el Centro de Datos de la UE o la implantación de EFTI se perfilan como herramientas clave para que los transitarios lideren la modernización del comercio exterior.

En síntesis, aunque el futuro no se pueda anticipar con exactitud, Ticó considera que el sector transitario sabrá afrontar la incertidumbre si es capaz de gestionar los riesgos geopolíticos, asumir con equilibrio la transición climática y aprovechar la digitalización como palanca de competitividad.

Los desafíos aduaneros: representación, CAU y controles fronterizos





MARINA CARTAGENA

Los transitarios desempeñan un papel fundamental en la cadena logística internacional al actuar como intermediarios clave entre importadores, exportadores, administraciones y operadores de transporte. Su trabajo asegura que las mercancías crucen fronteras cumpliendo con numerosos requisitos aduaneros, sanitarios y normativos que, lejos de simplificarse, han tendido a aumentar en los últimos años.

La entrada en vigor del Código Aduanero de la Unión (CAU), la vigencia del régimen de representación indirecta, las crecientes exigencias en controles sanitarios y fitosanitarios, y la falta de homogeneidad en la aplicación de normas entre Estados miembros de la UE configuran un escenario complejo para los transitarios españoles.

Diario del Puerto Publicaciones ha recogido testimonios del sector que permiten trazar un mapa de las dificultades actuales y de las prioridades que el sector reclama a la Administración para poder mantener la competitividad de España frente a otros hubs logísticos europeos.

LA CARGA DE RESPONSABILIDAD SE NOTA ESPECIALMENTE EN LAS PYMES, QUE NO DISPONEN DEL MÚSCULO FINANCIERO NECESARIO PARA SOPORTAR ESAS RESPONSABILIDADES

Uno de los puntos más conflictivos para los transitarios es el régimen de representación indirecta, que convierte al representante aduanero en corresponsable de las deudas y obligaciones de sus clientes. Martín Fernández, secretario técnico de FETEIA, considera que "no tiene sentido hacer al representante aduanero responsable de las deudas de su cliente. No somos una entidad financiera que garantice las deudas de nadie, sino un experto en comercio exterior que ayuda a sus clientes a gestionar la operativa aduanera".

La federación recuerda que ya en el pasado frenó intentos de reforzar aún más esa corresponsabilidad a través de la Ley de Lucha Contra el Fraude Fiscal, pero insiste en que la figura debería desaparecer. ➤

NECESIDADES INMEDIATAS: VENTANILLA ÚNICA, PERSONAL Y CRITERIOS HOMOGÉNEOS

Tanto asociaciones como empresas coinciden en una serie de prioridades urgentes para mejorar la operativa aduanera en España. Martín Fernández, secretario técnico de FETEIA, traslada a Diario del Puerto Publicaciones que ha detectado dos frentes: acabar con la disparidad de criterios en los PCF y mejorar de manera drástica los sistemas informáticos.

Antonio Llobet, presidente del Consejo General de Colegios de Agentes de Aduanas y Representantes Aduaneros de España, añade la necesidad de "agilización y homogeneización de trámites, digitalización real e interoperabilidad de sistemas, y periodos de adaptación razonables acompañados de guías claras".

También se suman otras propuestas, como el caso de Anuar Mrabet, director de Forwarding de Alianza Logística, que propone como prioridad absoluta la creación de una "verdadera ventanilla única aduanera que integre a todos los organismos de control, simplificando trámites y evitando duplicidades".

Desde la compañía eGlobe, Víctor Humbert, su fundador, insiste en reforzar plantillas en frontera y ampliar horarios de inspección: "Sería imprescindible incrementar el personal de inspección o ampliar horarios de atención para evitar colapsos en festivos o fines de semana".

La receta planteada consiste en añadir recursos, interoperabilidad tecnológica, criterios uniformes y simplificación real de procedimientos.

Desde el Consejo General de Colegios de Agentes de Aduanas y Representantes Aduaneros de España, su presidente, Antonio Llobet, mantiene una visión similar, aunque con matices. Reconoce que la intención de Bruselas es reforzar la trazabilidad y la responsabilidad de la cadena logística, pero advierte de las consecuencias: "En la práctica este régimen traslada al transitario una parte significativa del riesgo jurídico y financiero que antes recaía, principalmente, en el importador/exportador. Esto puede obligar a revisar seguros, garantías y condiciones contractuales con clientes".

La carga se nota especialmente en las pymes, que no disponen del músculo financiero necesario para soportar esas responsabilidades. "Las pymes sectoriales pueden encontrar más difícil asumir este nivel de responsabilidad, frente a grandes operadores con más capacidad", añade Llobet.

Asimismo, los operadores privados coinciden en esa percepción. Anuar Mrabet, director de Forwarding de Alianza Logística, subraya que "la representación indirecta implica que el repre-



► Es necesaria la agilización y homogeneización de trámites digital.

sentante aduanero responde solidariamente con el importador o exportador. Esto genera inseguridad jurídica, especialmente ante errores en la clasificación arancelaria o valoración". Además, recuerda que se multiplica la carga documental y la necesidad de acreditar responsabilidades.

Desde eGlobe, su fundador Víctor Humbert comparte una visión igualmente crítica: "El régimen de representación indirecta genera, en muchos casos, una carga administrativa adicional que no siempre aporta valor real al proceso. La dificultad principal radica en que se traslada al representante responsabilidades fiscales y aduaneras que, en esencia, pertenecen al importador/exportador".

El consenso al que llegan los expertos reside en que la figura actual, tal como está regulada en el artículo 18 del CAU, convierte al transitario en garante involuntario, generando litigios, costes adicionales y una inseguridad jurídica que dificulta la competitividad del sector.



MARTÍN FERNÁNDEZ
Secretario técnico de FETEIA

"No tiene sentido hacer al representante aduanero responsable de las deudas de su cliente"

DIGITALIZACIÓN Y LA CARGA OPERATIVA

La entrada en vigor del CAU y de sus reglamentos complementarios (Delegado 2015/2446 y de Ejecución 2015/2447) supuso un hito en la modernización de las aduanas europeas. Sin embargo, sus efectos prácticos han sido ambivalentes.

Para Llobet, "el CAU introduce elementos positivos, como la digitalización de procedimientos, la mayor coordinación entre administraciones y la búsqueda de un marco común para los operadores en toda la UE". Pero la realidad es que su aplicación ha sido desigual entre los Estados miembros, lo que genera inseguridad jurídica y mayores costes de adaptación. Fernández, de FETEIA, añade que el gran error de base es insistir en trasladar más responsabilidades al representante: "Se le hace responsable de cuestiones que

van más allá de lo tributario". Además, se mantiene la incertidumbre sobre las ventajas reales de la figura del Operador Económico Autorizado (OEA): "Si se reducen estas ventajas, iremos hacia atrás, en lugar de mejorar".

En el plano empresarial, Mrabet, de Alianza Logística, recuerda que la implementación del CAU "ha intensificado el uso de procedimientos electrónicos y sistemas de autorizaciones, lo que ha supuesto inicialmente una carga adicional de adaptación y costes operativos". Algunos procesos han ganado en trazabilidad, pero a costa de mayor rigor y exigencias.

Por su parte, Humbert, de eGlobe, apunta además a la disparidad de criterios en Europa: "Todavía notamos que determinadas operaciones se ralentizan por interpretaciones dispares entre aduanas de diferentes Estados miembros".

En definitiva, el CAU ha traído consigo avances en digitalización y transparencia, pero también un aumento de la carga administrativa y de los costes de cumplimiento, especialmente para las empresas medianas y pequeñas.



ANUAR MRABET
Director de Forwarding de
Alianza Logística

"La representación indirecta implica que el representante aduanero responde solidariamente con el importador o exportador y esto genera inseguridad"

CONTROLES SANITARIOS Y FITOSANITARIOS

Otro gran ámbito de preocupación para los transitarios son los controles sanitarios y fitosanitarios en frontera.

FETEIA reconoce ciertos progresos, como la unificación competencial y la digitalización, pero insiste en que persisten problemas graves: "Es necesaria una armonización total entre todos los PCF, hay que superar, de una vez por todas, las discrepancias existentes". Además, recuerda que los fallos recurrentes en los sistemas informáticos convierten cada despacho en una operación de riesgo.

El presidente del Consejo General de Colegios de Agentes de Aduanas y Representantes Aduaneros de España aporta una visión similar: "Persiste la desigualdad de criterios y tiempos de control entre distintos puestos fronterizos, lo que genera incertidumbre y favorece desvíos de tráfico hacia determinados puntos de entrada". También apunta a la falta de interoperabilidad de los sistemas, que obliga a duplicar trámites.

Y el sector empresarial coincide en este punto. Para Alianza Logística, a pesar de avances ➤



como CEXVEG o TRACES-NT, "sigue habiendo demoras por falta de coordinación entre servicios de inspección (Sanidad Exterior, SOIVRE, Sanidad Animal) y Aduanas". A lo que eGlobe matiza que la experiencia es desigual: "En algunos casos la coordinación interinstitucional funciona, pero cuando coinciden varias inspecciones, el efecto práctico es un retraso en la salida de la mercancía. En este contexto, se han producido avances en digitalización, pero la falta de coordinación real y la insuficiencia de personal mantienen los cuellos de botella".

Más allá de las percepciones, existen ejemplos concretos de cómo la normativa actual puede obstaculizar la operativa. El director de Forwarding de Alianza Logística cita "la exigencia estricta de coincidencia documental en operaciones triangulares o con dropshipping, donde el operador intermedio no figura en el documento de transporte. Por lo que, aunque la normativa prevé cierta flexibilidad, en la práctica se generan incidencias y retrasos".



ANTONIO LLOBET

Presidente del Consejo General de Colegios de Agentes de Aduanas y Representantes Aduaneros de España

"El CAU introduce elementos positivos, como la digitalización de procedimientos y la mayor coordinación entre administraciones"

Por su parte, el fundador de eGlobe rememora un caso representativo con la normativa ROHS: "Pese a contar con la conformidad de fábrica y pruebas de laboratorio, se nos requirió documentación adicional en un formato concreto que no estaba estandarizado en el país de origen. Esto derivó en la paralización del despacho y en costes de almacenaje innecesarios". Estos ejemplos muestran que la falta de armonización de criterios y la rigidez documental pueden generar perjuicios comerciales directos y pérdida de competitividad.

DESIGUALDADES COMPETITIVAS EN EUROPA

Las empresas se suman a la reivindicación del papel colectivo. Anuar Mrabet considera clave la participación en foros europeos y nacionales: "Esperamos un papel activo en la interlocución técnica, defendiendo no solo intereses sectoriales, sino también proponiendo soluciones normativas y digitales concretas". Víctor Humbert añade que "la voz individual de cada empresa pierde fuerza; en cambio, a través de la asociación se consigue mayor representatividad y

capacidad de influencia".

Las diferencias en la aplicación del marco normativo europeo generan importantes desigualdades competitivas. FETEIA alerta sobre la ausencia de un régimen sancionador común en el CAU, lo que conduce a una competencia desleal: "Uno de los criterios a la hora de elegir una jurisdicción en la que actuar es que la posible sanción sea menor". Y el Colegio de Agentes reconoce que "cada país aplica criterios, plazos y sistemas informáticos distintos, y eso se traduce en barreras prácticas para las empresas".

UNO DE LOS PUNTOS MÁS CONFLICTIVOS PARA LOS TRANSITARIOS ES EL RÉGIMEN DE REPRESENTACIÓN INDIRECTA

Desde la perspectiva empresarial también se observa que los países del norte de Europa gestionan con más agilidad y orientación al operador, mientras que en España predomina un formalismo que resta competitividad. Y el resultado se traduce una pérdida relativa de atractivo frente a hubs como Róterdam, Amberes o incluso algunos puertos del norte de África, que compiten con mayor flexibilidad.

En este contexto, la función de las asociaciones sectoriales cobra más relevancia que nunca. Fernández reivindica el rol de FETEIA como "interlocutor permanente con todas las Administraciones que puedan tener relación con nuestra actividad". A través de herramientas como la federación, es fundamental aspirar a institucionalizar foros de colaboración y mejorar plataformas informáticas y dotación de PCF. Y Llobet, desde su posición en el Consejo General, destaca que las asociaciones deben "canalizar y coordinar las preocupaciones de las empresas para transformarlas en propuestas concretas y consensuadas".



EL TRANSITARIO ESTÁ EN RIESGO DE SER UN GARANTE INVOLUNTARIO, VÍCTIMA DE LITIGIOS, COSTES ADICIONALES E INSEGURIDAD JURÍDICA QUE DIFICULTA LA COMPETITIVIDAD

El diagnóstico apunta a que los transitorios españoles afrontan un escenario regulatorio complejo, con normas que, en teoría, buscan modernizar y armonizar, pero que en la práctica introducen cargas adicionales, inseguridad jurídica y desigualdades competitivas. Pero, por otro lado, la representación indirecta, la implementación desigual del CAU, los problemas persistentes en controles fronterizos y la falta de interoperabilidad tecnológica constituyen obstáculos que limitan la competitividad del comercio exterior español. Frente a ello, el sector reclama una respuesta decidida de la Administración: mayor dotación de personal en frontera, homogeneización de criterios, digitalización integral, interoperabilidad real y, sobre todo, la creación de una ventanilla única que integre todos los organismos de control. Y en un comercio global donde el tiempo y el coste son determinantes, la eficiencia aduanera no es un mero asunto burocrático: es un factor estratégico para el posicionamiento de España como hub logístico internacional. ■



VÍCTOR HUMBERT
Fundador de eGlobe

“El régimen de representación indirecta genera, en muchos casos, una carga administrativa adicional que no siempre aporta valor real al proceso”



► La entrada del CAU configura un escenario complejo para los transitarios españoles.

TRANSPORTES INTERNACIONALES, LOGÍSTICA Y ADUANAS

ALGECIRAS
BARCELONA
BILBAO
GIRONA
LA JONQUERA
IRÚN
MADRID
TARRAGONA
VALENCIA
LLEIDA
SEVILLA



salvatlogística®

www.salvatlogistica.com



Digitalización y sostenibilidad marcan las conversaciones con la Administración



► La interlocución de los transitarios con los diferentes organismos les permite estar al día de los cambios y novedades logísticas.



JUAN CARLOS PALAU

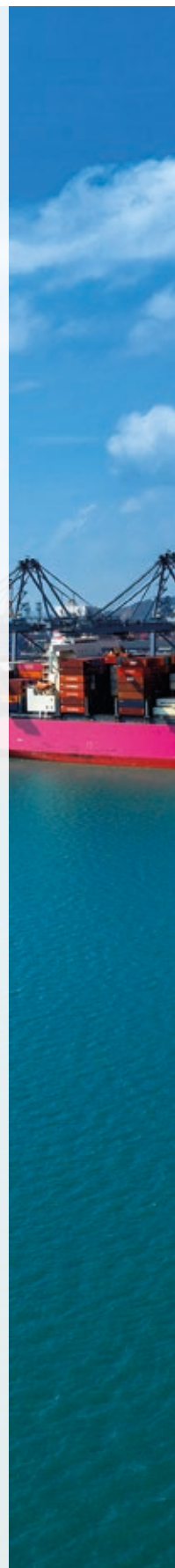
Muchos son los temas que se abordan en las mesas de debate entre transitarios, diferentes organismos de la Administración y cargadores, aunque, por su relevancia, dos destacan entre ellos: la digitalización y la sostenibilidad.

El presidente de ATEIA Aragón, Mariano Aso, confirma el interés a Diario del Puerto Publicaciones, y destaca que "uno de los temas fundamentales hoy es el relativo a la digitalización y la interoperabilidad. Se hace prioritario avanzar en la integración con los Port Community System (PCS) y la Ventanilla Única Aduanera, además de favorecer el uso de APIs abiertas y avanzar en la adopción de estándares de datos comunes para agilizar el intercambio de datos con una mayor seguridad y eficiencia".

Por su parte, la secretaria general de la Asociación de Cargadores Españoles (ACE), Nuria Lacaci, apunta que los principales temas que se tratan en las mesas de debate "son aquellos que más distorsionan las cadenas de suministro en la actualidad, y que son una combinación de desafíos geopolíticos, cuellos de botella en rutas clave, desequilibrios logísticos, normativas medioambientales, falta de competencia o cuestiones aduaneras, entre otros".

**LAS PARTES TRATAN LOS
DESAFÍOS DERIVADOS DE LA
DIGITALIZACIÓN Y LA ADOPCIÓN
DE NUEVAS TECNOLOGÍAS, COMO
LA INTELIGENCIA ARTIFICIAL,
LA AUTOMATIZACIÓN O EL
BLOCKCHAIN**

"Entre los principales temas que abordamos conjuntamente destacan los desafíos derivados de la digitalización y la adopción de nuevas tecnologías, como la inteligencia artificial, la automatización o el blockchain, que están transformando profundamente el sector", añade Marta Valero, directora de Infraestructuras y Tecnología Industrial de ICEX España Exportación e Inversiones. "También es recurrente el debate sobre la sostenibilidad y la descarbonización del transporte, en un contexto regulatorio cada vez más exigente a nivel europeo", añade Valero. ➤





► La relación entre transitarios, Administración y cargadores es de enorme interés para todas las partes.

Respecto al contexto regulatorio, la directora general de Impuestos y Aduanas de la Agencia Estatal de Administración Tributaria (AEAT), Nerea Rodríguez, subraya que, en el momento actual, "el asunto que centra la mayor parte de los debates en los foros compartidos con el sector transitario es la reforma

del Código Aduanero de la Unión Europea, actualmente en fase de negociación".

Rodríguez destaca que se trata de una reforma "de gran calado", que transformará "la forma en que los operadores económicos se comunican con las autoridades aduaneras nacionales y en cómo éstas interactúan entre sí y con otras instituciones competentes".

Asimismo, recuerda que "uno de los pilares de esta reforma es la creación del EU Customs Data Hub, un centro de datos único a nivel de la Unión Europea que centralizará los intercambios de información". Otro aspecto esencial es la prevista constitución de una Autoridad Aduanera Europea, "para la que ya se ha postulado la ciudad de Málaga como posible sede de la institución", explica Rodríguez, y cuyo objetivo será reforzar la coordinación entre los distintos Estados miembros y garan-



NEREA RODRÍGUEZ

Directora general de
Aduanas e Impuestos
Especiales de la AEAT

"El asunto que centra la mayor parte de los debates en los foros compartidos con el sector transitario es la reforma del Código Aduanero de la Unión Europea"

PORTEL
LOGISTIC TECHNOLOGIES

EMPRESA LÍDER
EN DIGITALIZACIÓN DEL TRANSPORTE Y LA LOGÍSTICA

PLATAFORMAS WEB LOGÍSTICAS

DÉDALO
PLATFORM

**Agilización de la
carga marítima**



Gestiones aduaneras
(ICS2, G3, G4,...)



Gestiones de Ventanilla
Marítima Europea



Automatización de
flujos e información



Conexiones con
PCS y Ventanillas



Dashboard de
operaciones por usuario

VELLORE
CARGO
COMMUNITY
SYSTEM

**Agilización de
la carga aérea**



ICS2



Exportación



Mercancías peligrosas



Gestiones aduaneras
(G3, G4,...)



Órdenes de transporte
y recogida sin papeles

tizar una mayor uniformidad en la aplicación de la normativa aduanera.

"Todo ello tendrá un impacto directo en los procedimientos y en la relación cotidiana entre la Aduana y los operadores, incluidos los transitarios, por lo que resulta fundamental el debate y la participación activa de todas las partes implicadas", asevera la directora general de Impuestos y Aduanas de la AEAT.

LA ARMONIZACIÓN DE LA NORMATIVA Y DE LOS CRITERIOS DE LOS CONTROLES ADUANEROS Y PARAADUANEROS, SE TRATA DE MANERA HABITUAL

A este respecto, Mariano Aso señala que la "armonización de la normativa y de los criterios de los controles aduaneros y paraaduaneros, también es importante y se trata de manera habitual".

FUTURO: SOSTENIBILIDAD Y RELEVO

Con respecto a la sostenibilidad, que también ocupa un lugar destacado en la agenda, el presidente de ATEIA Aragón subraya que se trabaja en "cómo incentivar de forma efectiva el uso del ferrocarril frente a la carretera, en la



MARTA VALERO

Directora de
Infraestructuras y
Tecnología Industrial de
ICEX España Exportación e
Inversiones

"Es recurrente el debate sobre la sostenibilidad y la descarbonización del transporte, en un contexto regulatorio cada vez más exigente a nivel europeo"



► Los desafíos derivados de la digitalización y la sostenibilidad son el centro de numerosos debates.

medición y reducción de emisiones de CO₂ por TEU y en la priorización de tráficos considerados verdes, con el objetivo de avanzar hacia un modelo de transporte más respetuoso con el medio ambiente y alineado con las exigencias europeas".



ATEIA-OLTRA BARCELONA

Asociación de Transitarios Internacionales de Barcelona
Organización para la Logística, el Transporte y la Representación Aduanera

INFORMACIÓN
TÉCNICA

ASESORÍA
JURÍDICA

FORMACIÓN
ESPECIALIZADA

NETWORKING

MIEMBRO DE:
FOMENT DEL TREBALL
FETEIA-OLTRA (CLECAT - FIATA - ALACAT)

ATEIA - OLTRA BARCELONA. Via Laietana, 32, 2º. 08003 Barcelona
Tel. 93 315 09 03 / ateia@bcn.ateia.com / <https://bcn.ateia.com>

Asimismo, Mariano Aso indica a Diario del Puerto Publicaciones otro tema candente: el de la escasez de conductores y la necesidad de poner en marcha medidas que hagan atractivo el sector para nuevos profesionales: "el envejecimiento de la plantilla, la falta de relevo generacional y las condiciones de trabajo son cuestiones que requieren atención inmediata si se quiere garantizar la sostenibilidad del sistema logístico en el medio y largo plazo".

DIALOGO DE GRAN VALOR

En relación con el diálogo abierto entre los transitarios y los distintos organismos y asociaciones, los expertos consultados ponen en valor el "enorme interés" de todos por colaborar. Sobre todo, porque "este colectivo constituye un eslabón esencial dentro de la cadena logística internacional", afirma Nerea Rodríguez.

Para la directora general de Aduanas e Impuestos de la AEAT, "los transitarios poseen un conoci-



NURIA LACACI
Secretaria general de la
Asociación Española de
Cargadores (ACE)

"El objetivo es
sumar fuerzas
y definir
estrategias
que optimicen
la operativa
del comercio
internacional
y la eficiencia
logística"

miento directo, actualizado y especializado sobre el funcionamiento del comercio exterior y sobre los cambios operativos y normativos que se producen en el ámbito logístico".

Así, con respecto a la Aduana, "mantener una interlocución constante con este sector supone acceder a una visión práctica y cercana de la realidad diaria de las operaciones, lo cual resulta clave para mejorar la eficiencia de nuestros procedimientos", destaca Nerea Rodríguez.

"Por tanto, escuchar las preocupaciones de los transitarios, comprender sus necesidades y trabajar conjuntamente en la búsqueda de soluciones no solo enriquece nuestra labor de control y vigilancia, sino que también refuerza el compromiso de la Administración con el crecimiento económico, la competitividad y la seguridad de las operaciones comerciales", opina.

Para Nuria Lacaci, "el objetivo no es otro que sumar fuerzas y definir estrategias que optimicen la operativa del comercio internacional y la eficiencia logística". La secretaria general de ACE destaca que esta colaboración "permitirá defender de manera más efectiva los intereses comunes, buscando soluciones a problemas compartidos".

Generación de valor añadido. Esta es la principal conclusión para el presidente de ATEIA Aragón, Mariano Aso. "En primer lugar, permite agilizar la resolución de incidencias generales, evitando demoras innecesarias y aportando soluciones prácticas en tiempo real, lo que se traduce en un mayor dinamismo en las operaciones diarias".

Además, según Aso, la comunicación efectiva también es clave para la planificación estratégica, "ya que mejora la capacidad de priorizar tareas, coordinar recursos y evitar cuellos de botella en los procesos logísticos y aduaneros. Esto no solo beneficia a los transitarios, sino también a cargadores, transportistas y al propio sistema aduanero, que gana en eficiencia. favorece una mayor adaptabilidad a un mercado en constante cambio, donde las circunstancias geopolíticas, regulatorias o



► El objetivo de la cadena logística y los cargadores es sumar fuerzas y optimizar la cadena de suministro global.



La Asociación de los Transitarios y Representantes Aduaneros de Madrid



comerciales pueden variar de forma repentina. Una interlocución directa y transparente con la Administración facilita que el sector pueda reaccionar con rapidez, minimizando riesgos e incertidumbres".

Finalmente, una relación fluida con la Administración, matiza el presidente de ATEIA Aragón, "refuerza el conocimiento mutuo de las necesidades reales del mercado y de cómo afectan al día a día de los operadores. Este entendimiento compartido contribuye a diseñar soluciones más



MARIANO ASÓ
Presidente de ATEIA Aragón

"Una relación fluida con la Administración refuerza el conocimiento mutuo de las necesidades reales del mercado y de cómo afectan al día a día de los operadores"

que "la colaboración entre ICEX y los transitarios es mutuamente beneficiosa y tiene un impacto directo en la competitividad de la economía española". Por un lado, "permite a las empresas exportadoras contar con socios logísticos altamente cualificados que facilitan su internacionalización, optimizan sus cadenas de suministro y les ayudan a adaptarse a un mercado global cada vez más exigente". Y, por otro, "ofrece a los transitarios apoyo institucional, visibilidad y herramientas para reforzar su presencia en mercados estratégicos y generar nuevas oportunidades de negocio".

MANTENER UNA INTERLOCUCIÓN CONSTANTE CON LOS TRANSITARIOS SUPONE ACCEDER A UNA VISIÓN PRÁCTICA Y CERCANA DE LA REALIDAD DIARIA DE LAS OPERACIONES

realistas y adaptadas, generando un marco de confianza que impulsa la competitividad y la sostenibilidad del sector".

Por su parte, Marta Valero, directora de Infraestructuras y Tecnología Industrial de ICEX España Exportación e Inversiones, detalla

LA COOPERACIÓN PERMITE DEFENDER DE MANERA MÁS EFECTIVA LOS INTERESES COMUNES, BUSCANDO SOLUCIONES A PROBLEMAS COMPARTIDOS

Esta relación de confianza, basada en la cooperación público-privada, refuerza la posición del sector logístico español en el exterior y contribuye a consolidar a España como uno de los grandes hubs logísticos internacionales en el cruce de rutas entre Europa, África y América, concluye Valero. ■



agsa

PARTIDA
LOGISTICS

**Cuidamos de tus mercancías,
como si fueran nuestras.**



Algeciras
Almería
Barcelona
Motril
Tánger

agsa.es
partidalogistics.com



► La buena comunicación permite anticipar posibles incidencias y buscar soluciones conjuntas.

Las relaciones estratégicas de los transitarios, vitales

JUAN CARLOS PALAU

El correcto funcionamiento de las cadenas de suministro mundiales depende en muchas ocasiones de las buenas relaciones entre los transitarios y las distintas administraciones y asociaciones de cargadores, que se antojan estratégicas para ambas partes.

Así lo afirma la directora de Infraestructuras y Tecnología Industrial de ICEX España Exportación e Inversiones, Marta Valero, que, en declaraciones a Diario del Puerto Publicaciones, señala que la "relación entre los transitarios y el ICEX es estrecha y estratégica".

Las fuentes consultadas apuntan otra serie de calificativos a estas relaciones. Nerea Rodríguez, directora general de Impuestos y Aduanas de la AEAT apunta que la relación "que actualmente mantiene el Departamento de Aduanas e Impuestos Especiales de la Agencia Estatal de Administración Tributaria con los transitarios y con sus principales asociaciones representativas puede calificarse de muy positiva y fluida".

Por su parte, Nuria Lacaci, secretaria general de ACE (Asociación de Cargadores Españoles), destaca que ambos colectivos "hemos mantenido siempre una relación de colaboración que creemos esencial, ya que el correcto funcionamiento de nuestra cadena de suministro depende directamente de la eficiencia de los servicios de los transitarios".

"Es precisamente en la búsqueda de esta eficiencia cuando hemos comprobado que existen desafíos comunes en la cadena de suministro, y esto es lo que nos ha acercado todavía más", añade Lacaci.

EL ACUERDO FIRMADO ENTRE ACE Y FETEIA-OLTRA PROPORCIONA EL MARCO PARA UNA COMUNICACIÓN MÁS FLUIDA Y TRANSPARENTE

Respecto al acuerdo firmado entre ACE y FETEIA-OLTRA, organización que agrupa a las distintas asociaciones de transitarios españolas, Nuria Lacaci resalta que el acuerdo "proporciona el marco para una comunicación más fluida y transparente, canalizada a través de las respectivas comisiones de transporte marítimo, dando cobertura a actuaciones conjuntas que pueden ser de carácter técnico, de representación o incluso jurídicas".

CANAL DE COMUNICACIÓN PERMANENTE

Por su parte, Nerea Rodríguez añade que existe "un canal de comunicación permanente que permite un diálogo constructivo, en el que ambas partes compartimos información, inquietudes y propuestas".

La directora general de Aduanas e Impuestos hace hincapié en que este marco de colaboración "es especialmente relevante en un entorno tan dinámico como el comercio internacional,



► El correcto funcionamiento de las cadenas de suministro mundiales depende en muchas ocasiones de las buenas relaciones

donde los cambios normativos, tecnológicos y logísticos son constantes".

Por ello afirma que gracias a esta interlocución cercana "es posible anticipar posibles incidencias, buscar soluciones conjuntas y garantizar que la aplicación de la normativa aduanera se lleve a cabo de forma eficaz y equilibrada, siempre respetando los principios de seguridad, control y, al mismo tiempo, facilitación del comercio legítimo". ■



Nº1 en Europa fabricando Thermal Liners

SOLUCIONES TÉRMICAS PARA CARGA

www.embatuff.com







EMBATUFF | Thermal liner

EMBACOVER | Pallet cover



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



EN ISO 9001
201902030073205
EN ISO 14001
2019042030073206
ISO 45001
201902030073207



► Las partes ven la necesidad de establecer reuniones periódicas para actualizar cuestiones críticas de la cadena de suministro

JUAN CARLOS PALAU

La confianza se revela como clave para poder construir

una buena relación entre transitarios y los diferentes organismos y asociaciones. Así lo apunta a Diario del Puerto Publicaciones la secretaria general de ACE, Nuria Lacaci: "Hay que construir una relación basada en la confianza y, para ello, es fundamental una mayor comunicación, no solo entre nuestras asociaciones sino en la operativa diaria de cargadores y transitarios".

Para Lacaci, "la selección de rutas o navieras, la información en tiempo real, tanto del viaje como de la situación aduanera de la mercancía, o la comunicación proactiva de una incidencia, reducen la incertidumbre y generan confianza".

Mariano Aso, presidente de ATEIA Aragón, resalta que la relación entre transitarios, Administración y cargadores puede fortalecerse mediante la creación de espacios de colaboración más estables y orientados a resultados. "Un primer paso sería establecer reuniones regulares en las que se actualicen los puntos críticos y se haga seguimiento de los proyectos a largo plazo, lo que permitiría anticipar problemas, alinear expectativas y generar mayor confianza entre todas las partes", subraya. Asimismo, resulta muy valioso, opina Aso, "impulsar el desarrollo de proyectos piloto conjuntos, que actúen como laboratorios de prueba en los que implementar soluciones innovadoras en un entorno controlado". "Esta dinámica no solo fomenta la innovación y la digitaliza-

Construir una relación basada en la confianza

ción, sino que también contribuye a generar buenas prácticas fácilmente escalables al conjunto del sector", añade.

Las personas y su capacitación son el último aspecto que destaca el presidente de ATEIA Aragón. "Apostar por la formación continua y facilitar la incorporación de perfiles críticos en el ámbito logístico y aduanero es esencial para responder a los desafíos actuales", porque, de este modo, "se asegura que tanto transitarios como cargadores y Administración cuenten con profesionales preparados, capaces de trabajar en un marco de colaboración real y orientado al futuro", afirma.

En este sentido, Marta Valero, directora de Infraestructuras y Tecnología Industrial de ICEX España Exportación e Inversiones, apunta que están trabajando en "nuevas oportunidades de colaboración en ámbitos como la formación especializada, el impulso a la innovación y la participación conjunta en ferias y foros internacionales, con el fin de que la voz del sector logístico y de los transitarios en particular, tenga mayor peso en la escena global".

Valero también pone el foco en estrechar el diálogo con el sector, tanto de manera directa como a través de sus asociaciones representativas, para adaptar las acciones de promoción y apoyo a sus necesidades concretas. "Queremos que los transitarios vean en ICEX no solo un aliado institucional, sino también un socio operativo con el que diseñar estrategias de internacionalización más ambiciosas", señala Valero.

En la actualidad, "la comunicación entre el Departamento de Aduanas e Impuestos Especiales y los transitarios es constante y muy satisfactoria, sin que se hayan detectado deficiencias que requieran mejoras específicas desde nuestra perspectiva", subraya la directora general de Aduanas e Impuestos Especiales de la AEAT, Nerea Rodríguez.

LA RELACIÓN ENTRE TRANSITARIOS, ADMINISTRACIÓN Y CARGADORES PUEDE FORTALECERSE "MEDIANTE LA CREACIÓN DE ESPACIOS DE COLABORACIÓN MÁS ESTABLES Y ORIENTADOS A RESULTADOS"

No obstante, la Administración mantiene siempre una actitud abierta y receptiva a nuevas propuestas que puedan formular los operadores y sus asociaciones. "Entendemos que la comunicación es un proceso vivo y en evolución, que debe adaptarse a las necesidades cambiantes del sector y a los retos que plantea el comercio internacional", añade.

Rodríguez hace hincapié en reafirmar su disposición "a seguir fortaleciendo los canales de diálogo existentes y a incorporar, en la medida de lo posible, cualquier iniciativa que contribuya a mejorar la cooperación y a optimizar el funcionamiento de la relación entre la Aduana y los transitarios". ■



GESICA
CARGAS Y TRINCAJES S.L.

SOLUCIONES PARA EL TRINCAJE Y EL EMBALAJE
Instalaciones de 11.000 m² en la Zal Port Prat de Barcelona

MÁS QUE UN SOCIO EN TU LOGÍSTICA PORTUARIA

656 845 304
661 455 246



Trincaje de contenedores y cargas - Consolidación y desconsolidación - Acondicionamiento y embalaje de mercancías - Inspecciones de carga
Especialistas en el trincaje de mercancía IMO - Tránsito de mercancía APQ y ADR - Manipulación de mercancía pesada y extradimensionada
Zona habilitada como depósito aduanero - Servicios logísticos y control de mercancía - Pesaje de contenedores con certificación VGM
Transportes especiales y convencionales - Certificados de trincaje - Puentes grúa hasta 70 toneladas

GESICA CARGAS Y TRINCAJES | C. Malet, Parcela 9. PORT DE BARCELONA - ZAL PRAT; 08820 El Prat de Llobregat (BCN) | Tel.: 93 223 04 84 | www.gesicatrincajes.com

La incertidumbre global aprieta (pero no ahoga) a los transitarios



► El presidente de Estados Unidos, Donald Trump, ha lanzado una oleada de aranceles a países de prácticamente todo el mundo.



RAÚL TÁRREGA

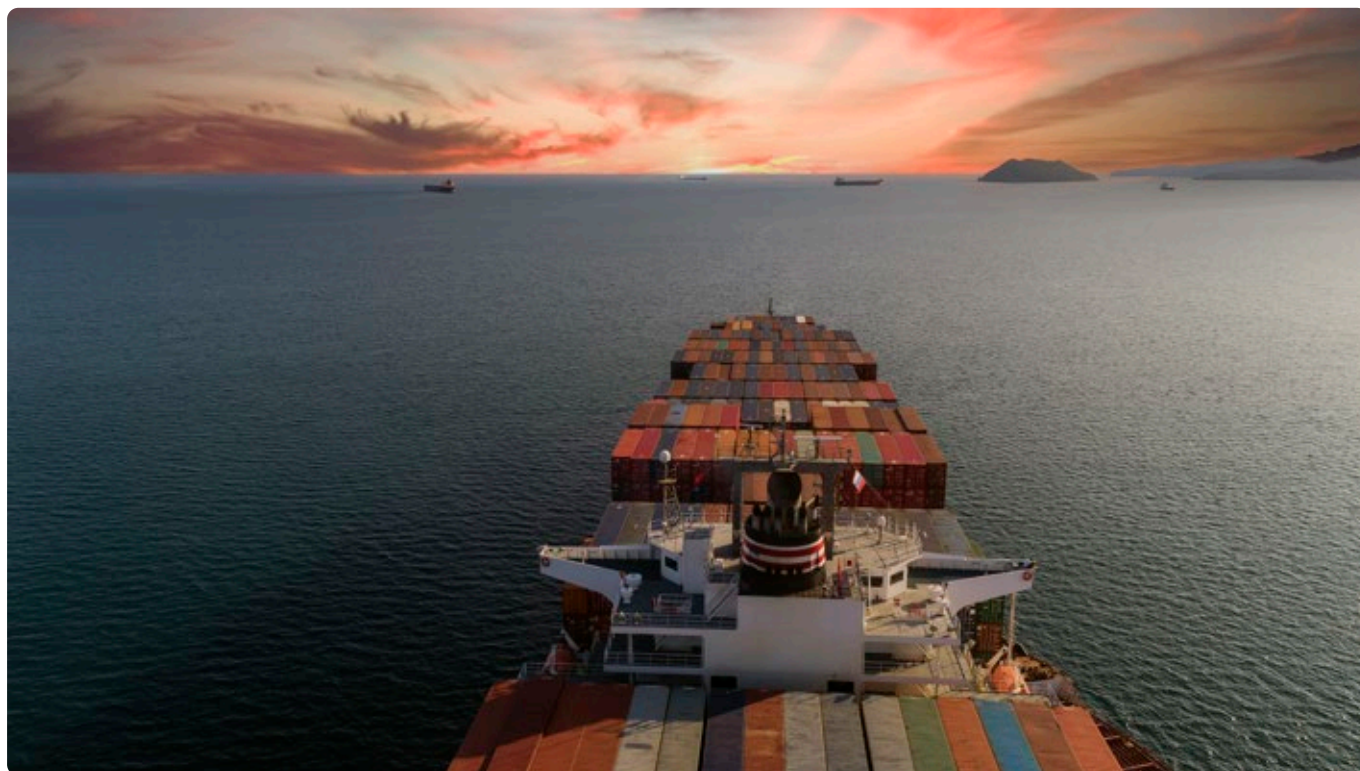
La política arancelaria implementada por Estados Unidos y la inestabilidad geopolítica están provocando una ralentización del comercio internacional. Tal es el impacto que la Organización Mundial del Comercio (OMC) se ha visto obligada a revisar sus previsiones de cierre de este año y el próximo. Según dicho organismo, en 2025 el comercio mundial de mercancías crecerá tan sólo un 0,9%, mientras que 2026 se cerrará con un aumento del 1,8%, siete puntos por debajo de las estimaciones que la OMC hizo a principios de este año.

Ese crecimiento del 0,9% de este año puede obedecer a dos factores positivos y un factor negativo. En primer lugar, las importaciones de Estados Unidos aumentaron sustancialmente en el primer semestre de 2025, con una subida del 11% interanual en términos de volumen, debido a la anticipación y a la acumulación de stocks durante el período de tregua de no imposición de aranceles decretado por Trump.

LA ORGANIZACIÓN MUNDIAL DE COMERCIO ESTIMA QUE EN 2025 EL COMERCIO MUNDIAL DE MERCANCÍAS CRECERÁ TAN SÓLO UN 0,9%, MIENTRAS QUE 2026 SE CERRARÁ CON UN AUMENTO DEL 1,8%

En segundo lugar, las perspectivas macroeconómicas mundiales son ahora más favorables. Según el análisis realizado por la OMC, una contribución a la mejora de la situación ha sido la depreciación del dólar de los Estados Unidos frente a otras monedas, lo que deberían relajar las condiciones financieras para las economías en desarrollo. La caída de los precios del petróleo también debería sostener el crecimiento de las economías manufactureras, aunque pueda reducir simultáneamente la demanda de importaciones en las regiones productoras de petróleo.

Por el contrario, se espera que los cambios arancelarios recientes tengan un impacto negativo global en las perspectivas del comercio mundial en comparación con las previsiones del primer trimestre. Esto se debe a una combinación de factores. Por un lado, la tregua y las exenciones >



► La incertidumbre está marcando en la actualidad el comercio mundial y, por extensión, el transporte marítimo.

acordadas entre los Estados Unidos y China para los vehículos contribuyen positivamente; por otro lado, se prevé que los tipos arancelarios "recíprocos" más elevados introducidos el 7 de agosto pesen cada vez más sobre las importaciones en los Estados Unidos y depriman las exportaciones de sus interlocutores comerciales en el segundo semestre de 2025 y en 2026.

En cifras, se prevé que las importaciones de América del Norte disminuyan un 8,3% en 2025, mientras que las exportaciones de esta región descenderán un 4,2%. Por otro lado, las exportaciones desde Asia crecerán un 4,9%. Por su parte, las exportaciones europeas experimentarán un descenso del 0,9%, mientras que las importaciones repuntarán únicamente cuatro décimas.

"Lo que define hoy en día el panorama internacional es la incertidumbre extrema", tal y como reconoce Vicente Pallardó, director de la Cátedra Valenciaport de Economía Portuaria de la Universidad de Valencia y analista de coyuntura económica del Instituto de Economía Internacional (IEI).

En estos momentos, la respuesta del resto de países a la andanada arancelaria de Trump ha sido la de absorber el shock y no responder a la escalada en las mismas proporciones, a excepción de China. "Es una respuesta dura de asimilar a nivel político, sobre todo en regiones como la Unión Europea o países como Japón o Corea del Sur, pero es lo más inteligente desde el punto de vista económico", afirma Pallardó, que además pone el acento que esta situación está sirviendo para que esas regiones "profundicen en otras relaciones comerciales fuera del mercado estadounidense".



www.bgalogistics.com



C/ Vall D'Albaida, 2
Tel. 962 788 767
info@bgalogistics.com
46940 MANISES (Valencia) ESPAÑA

Tu operador logístico de confianza



**Depósitos
aduaneros: DA,
ADT, LAME**



**Manipulación
de mercancías**



**Almacenaje
y control de
stocks**



**Transporte
y distribución**

Y es que, tal y como puntualiza el economista, "el peso de Estados Unidos en el comercio internacional es importante, pero no es la mayor parte". Además, la economía estadounidense necesita seguir importando para no quedar colapsada, aunque ahora lo hará a precios más altos.

Por ello, a partir de ahora, después de lanzar su gran oleada de aranceles, Estados Unidos comenzará a ser más selectivo a la hora de aplicarlos, una selectividad que no tiene porqué apoyarse en criterios estrictamente comerciales y económicos, según Pallardó: "Ahí tenemos el ejemplo de Brasil, imponiendo unos aranceles de 50% como represalia a la condena del expresidente Jair Bolsonaro".

RELOCALIZACIÓN

Para Trump, la presión ejercida por su política arancelaria no es más que una herramienta para conseguir sus objetivos. Uno de ellos es el de volver a atraer a la industria a territorio americano, una industria que salió de Estados Unidos en busca de costes laborales más bajos. Con el estallido de la pandemia, el debate sobre la relocalización de dicha industria resurgió con fuerza, y ahora ha sucedido de la misma manera.



VICENTE PALLARDÓ

Director de la Cátedra Valenciaport de Economía Portuaria de la Universidad de Valencia y analista de coyuntura económica del Instituto de Economía Internacional (IEI)

"El descenso experimentado por las exportaciones chinas hacia Estados Unidos tiene una correlación directa con el aumento de las exportaciones del resto de Asia hacia ese mercado"

No obstante, esta situación tiene dos dimensiones. La primera tiene que ver con sectores estratégicos, sobre todo en lo referente a microchips, ciencias de la salud, baterías o materias primas de tierras raras, entre otros. "En este caso, se está relocalizando una parte de la producción, pero no por mitigar el impacto arancelario, sino por una estrategia anterior más definida", afirma Pallardó.

UNA GUERRA COMERCIAL NO DETIENE EL COMERCIO INTERNACIONAL, SINO QUE PUEDE PROVOCAR UNA RECONFIGURACIÓN DE LOS FLUJOS GLOBALES

La segunda dimensión abarca al resto de sectores. "Estas empresas están donde están atraídas por los costes. Una vez hayan hecho sus números, puede ser que relocalicen su producción, pero no en Europa o Estados Unidos, sino en Turquía o Marruecos", matiza el economista. En esta segunda dimensión, empresas y operadores logísticos han comenzado a mirar hacia Vietnam, Indonesia e India para "transformar" los productos chinos que tienen como destino el mercado ➤

Kalmar

Ahora es el momento de pasarse a lo eléctrico

Con Carretillas de gran tonelaje, Carretillas para el manejo de vacíos y Reachstackers KALMAR. Las carretillas de gran tonelaje eléctricas de Kalmar, ayudan a mejorar la ecoeficiencia de sus operaciones, mientras mantienen los más altos niveles de productividad y seguridad. Con una amplia gama de baterías, soluciones de carga y 33 toneladas de capacidad de elevación con nuestras carretillas eléctricas de gran tonelaje, 8 a 11 toneladas en nuestras carretillas de vacíos y 45 toneladas con nuestro reach stacker eléctrico, podemos trabajar con usted en diseñar una solución, que cumplirá las necesidades de su empresa. A qué espera?

kalmarglobal.com

ASÍ ES EL MAPA MUNDIAL DE LOS ARANCELES IMPUESTOS POR DONALD TRUMP

El pasado 7 de agosto entraban en vigor los aranceles impuestos por Estados Unidos, tarifas que Donald Trump anunció en abril en el ya conocido como "Día de la Liberación". El arancel base será del 10% para los países con los que Estados Unidos tiene superávit comercial y del 15% para aquellos con déficit comercial.

1 **UNIÓN EUROPEA**
15% para la gran mayoría de las exportaciones de la UE, además del compromiso de la UE a invertir 600.000 millones de dólares en Estados Unidos.

2 **REINO UNIDO**
10% para los automóviles, eliminación de las tasas al acero y al aluminio, permisos recíprocos para la exportación de productos agrícolas y simplificación de barreras aduaneras.

3 **CHINA**
55% para la exportación de determinados productos chinos a Estados Unidos, con contrapartidas para las dos partes. Ambos países mantienen aún la negociación.

4 **JAPÓN**
15% sobre todas sus exportaciones a Estados Unidos y el compromiso de invertir 550.000 millones de dólares en el país norteamericano.

5 **VIETNAM**
20% a nivel general, con una tasa del 40% a aquellos productos de los que se sospeche que puedan proceder de China.

6 **FILIPINAS**
19% a los productos filipinos a cambio de que los productos estadounidenses queden exentos de aranceles al entrar en Filipinas.

7 **INDONESIA**
19% a nivel general e incluye compromisos de compra de aeronaves, productos agrícolas y energéticos norteamericanos por parte de Indonesia.

8 **COREA DEL SUR**
15% a los productos coreanos, mientras que los de Estados Unidos quedan exentos. Corea del Sur se compromete a invertir 350.000 millones de dólares en Estados Unidos y a adquirir 100.000 millones en productos energéticos.

9 **TAIWÁN**
Taiwán y Estados Unidos mantienen las negociaciones, que oscilan entre el 32% propuesto por Washington y la pretensión de Taiwán de llegar al 15%.

10 **INDIA**
25% a los productos de la India por las relaciones de ese país con Rusia.

11 **BRASIL**
50% como represalia a la sentencia contra el expresidente Jair Bolsonaro.

12 **MÉXICO**
25% impuesto por el fentanilo y los automóviles y del 50% al acero, el aluminio y el cobre.

13 **CANADÁ**
35% desde el pasado mes de agosto para las importaciones canadienses no sujetas al tratado de libre comercio.



estadounidense y evitar así esos aranceles (lo que se denomina trans-shipping). "De hecho, en estos últimos meses, el descenso experimentado por las exportaciones chinas hacia Estados Unidos tiene una correlación directa con el aumento de las exportaciones del resto de Asia hacia ese mercado", asevera Pallardó.

SE PREVÉ QUE LAS IMPORTACIONES DE AMÉRICA DEL NORTE DISMINUYAN UN 8,3% EN 2025, MIENTRAS QUE LAS EXPORTACIONES DE ESTA REGIÓN DESCENDERÁN UN 4,2%

No obstante, tal y como reconocen los expertos consultados, una guerra comercial no detiene el comercio internacional, sino que puede provocar una reconfiguración de los flujos globales. A corto plazo, es inviable sustituir la producción internacional por la local. A medio plazo, más que una reducción del volumen total de comercio, una guerra comercial acelera la necesidad de construir operaciones globales mucho más flexibles y ➤



MARCOS SÁNCHEZ

Country manager &
Global Pricing Import/
Export manager de Grupo
Raminatrans

"La guerra arancelaria entre Estados Unidos y China puede afectarnos de manera indirecta, ya que un descenso en las exportaciones de China a Estados Unidos incidiría sobre el resto de la importación que provienen de Asia"



► Los países de la Unión Europea han decidido absorber el shock arancelario lanzado por Donald Trump y no responder a la escalada.



**NORAY
CONTAINER
LOGISTICS**

CONTENEDORES MARÍTIMOS
VENTA - ALQUILER - REPARACIÓN - TRANSFORMACIÓN



**DISPONIBILIDAD DE STOCK EN TODA LA PENÍNSULA
TRANSPORTE A CUALQUIER PUNTO**



Transformación de contenedores







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

resilientes. Un conflicto de duración extrema sí podría forzar una reindustrialización nacional a muy largo plazo, unos modelos que, tal y como demuestra la historia, suelen generar ineficiencias y limitar el crecimiento.

DESDE GRUPO ROMEU ADVIERTEN QUE “LA IMPOSICIÓN DE ARANCELES CON POCA ANTELACIÓN NOS OBLIGA A UNA GESTIÓN DE FLUJOS CASI EN TIEMPO REAL, LO QUE SUPONE UN DESAFÍO OPERATIVO MAYÚSCULO”

Agustín Montori, asesor y expresidente de la Comisión de Asuntos Marítimos de FETEIA-OLTRA, introduce dos factores más en esta delicada situación global. Por un lado, la Organización Marítima Internacional (OMI) formalizará de manera inminente la adopción del Marco de Cero Emisiones Netas, lo que supondrá mayores costes al sector. Por otro, la Oficina del Representante Comercial en Estados Unidos (USTR en sus siglas en inglés), impondrá a lo largo del mes de octubre tasas para buques de propiedad o construcción china. “Estas dos decisiones van a afectar a la capacidad operativa de los transitarios en todo el mundo en función de los que esas medidas incidan en la actividad de las navieras”, advierte Montori.



AGUSTÍN MONTORI

Asesor y expresidente de la Comisión de Asuntos Marítimos de FETEIA-OLTRA

“El Marco de Cero Emisiones Netas de la OMI y la decisión de Estados Unidos de imponer tasas para buques de propiedad o construcción china van a afectar a la capacidad operativa de los transitarios en todo el mundo en función de los que esas medidas incidan en la actividad de las navieras”



► La imposición de aranceles ha vuelto a traer al primer plano el debate sobre la conveniencia de iniciar procesos de relocalización de la industria.

FLETES A LA BAJA, UNA SITUACIÓN CON LOS DÍAS CONTADOS

Uno de los principales parámetros para medir en qué momento se encuentra el comercio marítimo mundial es ver cómo se comportan los fletes spot (o al contado). Tanto Vicente Pallardó, director de la Cátedra Valenciaport de Economía Portuaria de la Universidad de Valencia y analista de coyuntura económica del Instituto de Economía Internacional (IEI); como Marcos Sánchez, Country manager & Global Pricing Import/Export manager de Grupo Ramina-trans; y Grupo Romeu coinciden en el diagnóstico de la situación actual de descenso continuado de estas tarifas: una bajada de la demanda sumado a un aumento de la capacidad ofertada por las navieras como consecuencia de la entrada en servicio de nuevos buques.

Todo ello, a pesar de la situación de bloqueo de un paso fundamental para el comercio marítimo como el Canal de Suez. Tal y como asegura Pallardó, “el conflicto en Oriente Medio está totalmente absorbido por las cadenas de suministro, el paso por Buena Esperanza supone más costes, pero está asimilado”.

En esta idea coincide el asesor y expresidente de la Comisión de Asuntos Marítimos de FETEIA-OLTRA, Agustín Montori, que añade que “tanto los costes que supone este desvío como el aumento de los tiempos de tránsito ya se han incorporado a esas cadenas de suministro”.

UN DESCENSO DE LA DEMANDA SUMADO A UN AUMENTO DE LA CAPACIDAD OFERTADA POR LAS NAVIERAS COMO CONSECUENCIA DE LA ENTRADA EN SERVICIO DE NUEVOS BUQUES EXPLICA EL BAJO NIVEL DE LOS FLETES AL CONTADO

Según Sánchez, esta situación no tiene visos de cambiar, al menos hasta diciembre, cuando los cargadores comiencen a aumentar sus peticiones de espacios de carga de cara a la celebración del Año Nuevo Chino en febrero de 2026.

Mantener los fletes en estos niveles tan bajos sólo es sostenible durante cierto tiempo. Aunque la bajada no es igual en todas las rutas, “la situación es insostenible para las navieras, por lo que prevemos que en los próximos meses reaccionen con una gestión de capacidad más agresiva, como cancelaciones de escalas (blank sailings), para intentar recuperar los precios”, vaticinan desde Grupo Romeu.

Ambas transitarias coinciden en señalar que, si bien esta situación de fletes bajos es cómoda para los clientes, sí incide en los resultados y márgenes comerciales de los operadores logísticos, llegando a suponer todo un desafío.



A PARTIR DE AHORA, DESPUÉS DE LANZAR SU GRAN OLEADA DE ARANCELES, ESTADOS UNIDOS COMENZARÁ A SER MÁS SELECTIVO A LA HORA DE APLICARLOS

GUERRA ARANCELARIA

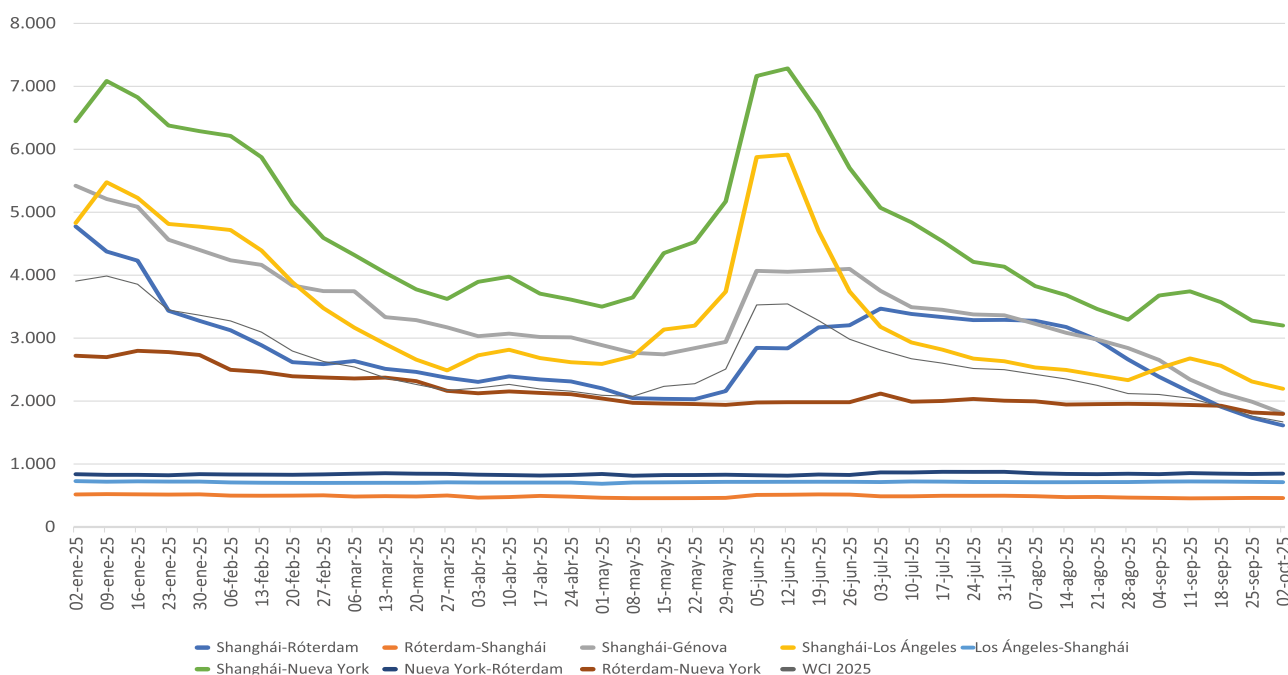
Es en este contexto donde las empresas transitarias y los operadores logísticos realizan su labor. Marcos Sánchez, Country manager & Global Pricing Import/Export manager de Grupo Raminatrans, afirma que "trabajamos estando muy atentos a los cambios, siempre muy actualizados para adelantarnos a los efectos de las noticias que nos llegan". En ese sentido, reconoce que "la preocupación de nuestros clientes siempre es más fuerte en el momento en que estallan los conflictos o se producen las disrupciones", y matiza que, en estos momentos, "su preocupación no es muy grande, sobre todo porque los costes logísticos ahora no son altos".

Aunque no esconde que cualquier guerra comercial afecta al comercio y que los aranceles "marcan tendencia", en estos momentos, "estamos constatando normalidad en los flujos de exportación entre España y Estados Unidos". No obstante, sí reconoce que "la guerra arancelaria entre Estados Unidos y China puede afectarnos de manera indirecta, ya que un descenso en las exportaciones de China a Estados Unidos incidiría sobre el resto de la importación que provienen de Asia".

GRUPO ROMEU

"Nuestro principal valor es actuar como consultores de riesgo y facilitadores de la resiliencia en sus cadenas de suministro, proporcionando a sus clientes visibilidad para anticipar disrupciones, entender sus costes reales ante cambios arancelarios y explorar alternativas de forma proactiva"

EVOLUCIÓN DE LOS FLETES SPOT EN LAS PRINCIPALES RUTAS MARÍTIMAS



► En la actualidad, el descenso de los fletes acerca a estas tarifas a niveles prepandemia. Fuente: Drewry.

ALIANZAS MARÍTIMAS Y CONGESTIÓN PORTUARIA, VARIABLES QUE INCIDEN EN LOS TRANSITARIOS

El pasado mes de febrero entró en vigor el nuevo panorama de alianzas marítimas. Por un lado, Maersk y Hapag-Lloyd lanzaban Gemini, mientras que CMA CGM, COSCO Shipping Lines, Evergreen Lines y OOCL (Ocean Alliance) mantenían su acuerdo. Por su parte, ONE, Hyundai Merchant Marine y Yang Ming decidían seguir unidas, esta vez bajo el nombre de Premier Alliance y llegando a acuerdos con MSC en determinadas rutas marítimas. La naviera suiza iniciaba su periplo en solitario, sostenida por una amplia flota.

En este escenario, Vicente Pallardó, director de la Cátedra Valenciaport de Economía Portuaria de la Universidad de Valencia y analista de coyuntura económica del Instituto de Economía Internacional (IEI); y Marcos Sánchez, Country manager & Global Pricing Import/Export manager de Grupo Raminatrans, coinciden en señalar que, en la actualidad, esto supone contar con un amplio abanico de oferta. De hecho, Sánchez puntualiza que, con una demanda baja y una oferta amplia, "las navieras están dispuestas a abrir todas las puertas", aunque reconoce ciertos cambios en los puertos de escala en algunos servicios de Estados Unidos.

La percepción desde Grupo Romeu no es tan optimista: "Los cambios en los servicios y las rotaciones han provocado una notable congestión en los grandes puertos de transbordo. Esto ha sido especialmente crítico para los flujos de materias primas".

La realidad es que un cambio de servicio de esta magnitud no es inmediato; una ruta de larga distancia puede tardar entre 13 y 16 semanas en estabilizarse por completo. "El impacto de esta reorganización afectó a la fiabilidad durante los primeros cuatro meses del año. Y aunque la situación ha mejorado, las consecuencias persisten: seguimos enfrentando serios problemas de congestión en ciertos puertos y una notable escasez de espacio en los buques feeder en Asia".

Para Marcos Sánchez, "ahora mismo no hay problemas de congestión, aunque hace algunos meses sí los hubo en algunos hubs", y ratifica los "constantes problemas" en algunos puertos de Asia".

Estas situaciones de congestión tienen consecuencias añadidas, como el "cut and run", es decir, cuando un buque zarpa antes de tiempo dejando carga en tierra para no acumular más retrasos. "Desde nuestra perspectiva como transitarios, la solución para evitar estas situaciones requiere de un esfuerzo coordinado. Si bien no controlamos los activos, creemos que la clave está en una mayor inversión en infraestructuras y, sobre todo, en una mejor planificación y visibilidad por parte de las navieras y las terminales portuarias", sostienen desde Romeu.



► Los operadores logísticos reportan situaciones constantes de congestión en los puertos asiáticos.

En similares términos se pronuncian desde Grupo Romeu, que asegura que en el entorno actual "nuestro principal valor es actuar como consultores de riesgo y facilitadores de la resiliencia en sus cadenas de suministro", proporcionando a sus clientes "visibilidad para anticipar disrupciones, enten-

der sus costes reales ante cambios arancelarios y explorar alternativas de forma proactiva". De hecho, las empresas cargadoras "más que transmitir parálisis o miedo, lo que nos demandan son visibilidad, agilidad y control para gestionar esa inestabilidad".



Paul & Truck
TRANSPORTE NACIONAL E INTERNACIONAL

Carrer de Tramuntana, 11
46240 Carlet - Valencia - España
Tel. +34 962 54 35 16
info@paulandtruck.com
www.paulandtruck.com

PUNTUALIDAD



SERVICIO



COBERTURA



NUESTROS CLIENTES NO TIENEN FRONTERAS Y NOSOTROS TAMPOCO...






LA FALTA DE CONDUCTORES REDUCE LA CAPACIDAD DE RESPUESTA DE LOS TRANSITARIOS

En España faltan actualmente unos 30.000 conductores profesionales, cifra que también se estima como necesaria para los próximos años según el Ministerio de Transportes. A nivel europeo, la escasez es mucho mayor, con más de 426.000 puestos de conductor de camión sin cubrir en 2024, según las cifras de la Unión Internacional de Transporte por Carretera (IRU).

Ante esta situación, los operadores logísticos se adaptan como pueden, sobre todo por lo que supone de reducción de su flexibilidad para gestionar los picos de demanda. "Estas dificultades se trasladan directamente a nuestros clientes", advierten desde Grupo Romeu.

Los potenciales impactos son tres: la dificultad para asegurar capacidad de transporte, el aumento sostenido de las tarifas y, sobre todo, la degradación de la fiabilidad. "Los plazos de entrega se vuelven tan impredecibles que les resulta imposible operar con eficiencia. Esto genera presión para abandonar modelos de 'Just-in-Time' para adoptar estrategias más defensivas y costosas como el 'Just-in-Case', acumulando mayores niveles de stock para protegerse", aseguran. Desde un punto de vista estratégico, la innovación como los camiones autónomos o platooning son la respuesta a largo plazo

► Según la IRU, en Europa faltan más de 426.000 conductores profesionales.

LOS POTENCIALES IMPACTOS DE LA FALTA DE CONDUCTORES PARA LOS OPERADORES LOGÍSTICOS SE RESUMEN EN LA DIFICULTAD PARA ASEGURAR CAPACIDAD DE TRANSPORTE, EL AUMENTO SOSTENIDO DE LAS TARIFAS Y, SOBRE TODO, LA DEGRADACIÓN DE LA FIABILIDAD

para esta escasez. No obstante, matizan desde Romeu, "nos encontramos con un desafío doble que se retroalimenta: por un lado, la propia tecnología, que aún debe madurar para ser plenamente fiable en el complejo entorno real; y, por otro, un marco regulatorio europeo que, con su lentitud y fragmentación, frena la inversión y las pruebas a gran escala que son, precisamente, indispensables para que esa tecnología alcance la madurez necesaria".



Según Grupo Romeu, la política arancelaria genera un entorno complejo que afecta a varios niveles: "La imposición de aranceles con poca antelación nos obliga a una gestión de flujos casi en tiempo real, lo que supone un desafío operativo mayúsculo". A esto se suma que rutas alternativas que antes eran viables, como

las de Canadá o México, ahora también enfrentan barreras. Esto tiene un impacto en la actividad global, especialmente en los tráficos provenientes de Asia, lo que repercute en la actividad de las navieras. Por ello, incide en el rol de las empresas transitorias de asesoría constante y gestión de riesgos para sus clientes. ■





Uniport Bilbao
Comunidad Portuaria

Oferta integrada de Servicios Logísticos Multimodales



+34 94 423 6782
info@uniportbilbao.es
www.uniportbilbao.es

PUERTO DE BILBAO

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

Transformación digital: la revolución permanente



► La logística digital en la cadena de suministro se basa en la recopilación de datos tradicional que, a menudo, es manual y propensa a errores humanos o retrasos, señala DHL.



JAIME PINEDO

La digitalización se ha consolidado como un factor estratégico e imprescindible en el sector logístico y transitario. La presión por optimizar procesos, mejorar la trazabilidad de los envíos y adaptarse a un mercado cada vez más exigente ha acelerado la adopción de tecnologías digitales, aunque esta transición aún presenta importantes desafíos.

Dos profesionales con amplia experiencia en este ámbito, Iago Rodríguez, gerente de Altia Control Tower, y Pablo Cruz, coordinador en Visual Trans vForwarding, ofrecen a Diario del Puerto Publicaciones su visión sobre el estado actual de la digitalización, los obstáculos y las tendencias que marcarán los próximos años en el sector transitario.

MADUREZ DIGITAL

Para Iago Rodríguez, gerente de Altia Control Tower -el TMS (Transport Management System) de la compañía Altia, que lleva creando soluciones digitales desde hace más de 30 años-, la digitalización en el sector transitario español ha avanzado, aunque persiste una brecha entre empresas con plataformas digitales integradas y aquellas con procesos manuales y fragmentados. "La mayoría de las compañías reconoce ya la necesidad de acelerar la transformación para mantener competitividad y adaptarse a las demandas del mercado", asegura.

Por su parte, Pablo Cruz, coordinador en Visual Trans vForwarding -la solución ERP de Visual Trans para la gestión transitaria y de transporte internacional-, coincide con Rodríguez en que el sector está en una fase de transición, donde la adopción de tecnologías ha crecido, pero la integración de sistemas y la automatización de procesos manuales aún tiene margen de mejora. "Aún hay espacio para el crecimiento, especialmente en la integración de sistemas y procesos manuales de introducción de datos", señala Cruz.

Por otra parte, la diferencia en capacidad tecnológica entre grandes operadores y pymes es todavía notable, como apunta Rodríguez, quien señala que "los grandes operadores tienen recursos para implementar proyectos de digitalización complejos, mientras que muchas pymes avanzan de forma más progresiva y dependen de soluciones más accesibles". ➤



Cruz añade que las pymes tienden a seleccionar herramientas que proporcionen mayor eficiencia a costes controlados, mientras que las grandes empresas invierten en soluciones avanzadas y personalizadas. "En Visual Trans trabajamos para ofrecer soluciones flexibles y adaptables a todos los tamaños de negocio", subraya.

ÁREAS CRÍTICAS Y OBSTÁCULOS

Ambos profesionales identifican procesos críticos que aún dependen de la intervención manual. Así, Rodríguez destaca la gestión documental, la visibilidad end-to-end y la comunicación con clientes, además de los retos en procesos aduaneros y la interoperabilidad con plataformas externas, a lo que Cruz añade que "algunas de las áreas menos digitalizadas siguen siendo aduanas y la comunicación manual interna y con clientes", señalando que la introducción repetitiva de datos es una oportunidad para aplicar tecnologías basadas en inteligencia artificial.

Los desafíos que frenan la digitalización son múltiples. Rodríguez apunta a los costes iniciales, la falta de personal especializado y la resistencia al cambio cultural. "Una parte importante de las empresas detecta dificultades para justificar la inversión frente a resultados a corto plazo", explica. Cruz, por su parte, destaca la resistencia cultural y la falta de tiempo para revisar y mejorar procesos, aunque dice que una correcta implementación tecnológica asegura la satisfacción a largo plazo. En cualquier caso, ambos expertos coinciden en que la alineación de la empresa, la formación del personal y la gestión del cambio son determinantes para el éxito de los proyectos.

DEMANDAS Y TENDENCIAS TECNOLÓGICAS

La demanda de los transitarios refleja estas necesidades. Así, el responsable de Altia Control Tower observa que los clientes buscan "trazabilidad total y automatización de la gestión documental y administrativa", mientras que el coordinador en



PABLO CRUZ

Coordinador en Visual Trans
vForwarding

"Algunas de las áreas menos digitalizadas siguen siendo aduanas y la comunicación manual interna y con clientes"

**LA
DIGITALIZACIÓN
EN EL SECTOR
TRANSITARIO
ESPAÑOL HA
AVANZADO,
AUNQUE
PERSISTE UNA
BRECHA ENTRE
EMPRESAS CON
PLATAFORMAS
DIGITALES
INTEGRADAS
Y AQUELLAS
CON PROCESOS
MANUALES Y
FRAGMENTADOS**

Visual Trans vForwarding subraya la importancia de la integración fluida de sistemas existentes y herramientas de visibilidad en tiempo real. Además, ambos mencionan la creciente preocupación por la sostenibilidad y la medición de la huella de carbono, que se perfila como un estándar próximo en la industria.

En cuanto a tecnologías clave, el primero identifica plataformas colaborativas de trazabilidad, sistemas de gestión documental electrónica, conectores API/EDI y herramientas móviles como imprescindibles para ser competitivos, a lo que Cruz añade los sistemas ERP integrados, plataformas de tracking avanzadas y herramientas de integración aduanera. "Disponer de un ERP modular, que pueda integrarse de forma sencilla en cualquier ecosistema, es crucial para el éxito de las empresas a futuro", afirma.

IA Y CIBERSEGURIDAD

Cada vez más, la inteligencia artificial gana importancia como un catalizador clave de transformación. En este sentido, Rodríguez afirma que la IA facilita la automatización, la predicción de incidencias y la optimización de rutas y recursos. "Nosotros, por ejemplo -dice-, incorporamos la IA para ofrecer análisis predictivo y alertas automáticas, anticipando necesidades logísticas".

Cruz subraya el papel de la IA en la simplificación de procesos tediosos, como la introducción de datos desde facturas o la identificación de códigos arancelarios, y ambos coinciden en que la IA no solo agiliza operaciones, sino que aporta valor estratégico al sector.

La ciberseguridad también se ha convertido en un pilar crítico cuya importancia ha crecido, ante lo que Altia está desarrollando unidades especializadas en este ámbito, como apunta Rodríguez. La atención a la ciberseguridad es



Calle Colón, 1, 5^ªC • 96 310 61 59 • 46004 VALENCIA

Contáctanos: transporte@qualitybroker.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.

**IAGO RODRÍGUEZ**Gerente de Altia Control
Tower

"Una parte importante de las empresas detecta dificultades para justificar la inversión frente a resultados a corto plazo"

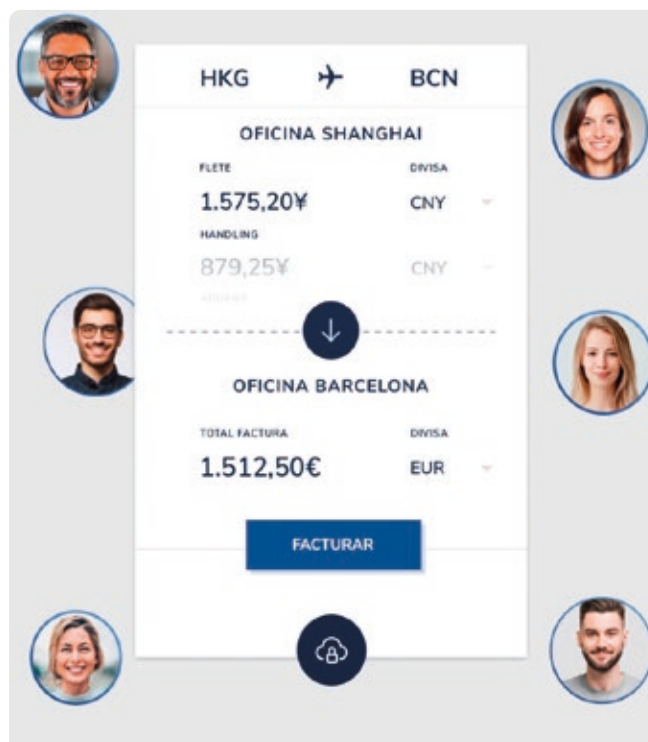
"significativa", según Cruz, quien advierte que "el riesgo cero no existe, por lo que debemos seguir trabajando para una mayor concienciación, ofreciendo también soluciones cada vez más seguras y fiables".

INTEROPERABILIDAD Y ERRORES

La interoperabilidad con plataformas externas sigue siendo un desafío. Rodríguez menciona la integración con sistemas portuarios y aduaneros como PortIC, ValenciaportPCS y SIMPLE, mientras que Cruz resalta el desarrollo de APIs que permiten la interconexión con múltiples plataformas. Ambos coinciden en que introducir el dato una única vez y aprovecharlo en distintas

partes del sistema es clave para la eficiencia.

Por lo que a los errores más comunes al iniciar procesos de digitalización se refiere, éstos incluyen la falta de visión estratégica, la subestimación de la curva de aprendizaje y la insuficiente planificación de reorganización alrededor ➤



► Visual Trans ofrece máxima conectividad con su ERP transitario y promueve el trabajo colaborativo.

B.S.D.Transitarios - Aduanas - Logística
Forwarder - Customs - Logistic

www.bsdlogistic.com
www.bsdpharmalog.com
customerservice@bsdlogistic.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/ Berlín, 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


TransGlory
NVOCC & NEUTRAL AIR
**CONSOLIDANDO
RELACIONES**



► Los clientes buscan trazabilidad total y automatización de la gestión documental y administrativa.

de nuevas capacidades digitales. Iago Rodríguez explica que los proyectos suelen fallar "por deficiencias en la integración tecnológica, falta de acompañamiento en la capacitación del personal y escasa alineación entre los equipos de negocio y TI", mientras que Cruz afirma que implantar un nuevo software "no es sencillo, exige energía, tiempo y motivación, pero siempre que se haga de la manera correcta, supone un salto cualitativo y cuantitativo muy importante para el negocio". Además, la falta de talento digital y el relevo generacional pueden ralentizar la adopción tecnológica y limitar la innovación en el sector, sostienen ambos profesionales.

CAMBIOS REGULATORIOS

Los próximos años estarán marcados por la regulación y la tecnología. Habrá cambios en requisitos aduaneros, ICS2 y la ley antifraude, que impulsarán la adopción tecnológica en los transitarios, como señala Cruz, quien añade que "actualmente, en el ámbito de la facturación estamos experimentando los cambios impulsados por la nueva ley antifraude, así como diversas modificaciones aduaneras relacionadas con el avance hacia el despacho centralizado europeo".

Rodríguez comparte con Cruz la opinión de que las empresas que ya han avanzado en digitalización estarán mejor

posicionadas para cumplir con las nuevas normativas, e identifica iniciativas europeas como eFTI, regulaciones de sostenibilidad y normalización de la interoperabilidad como "principales vectores".

LOS ERRORES MÁS COMUNES AL INICIAR PROCESOS DE DIGITALIZACIÓN INCLUYEN LA FALTA DE VISIÓN ESTRATÉGICA, LA SUBESTIMACIÓN DE LA CURVA DE APRENDIZAJE Y LA INSUFICIENTE PLANIFICACIÓN DE REORGANIZACIÓN ALREDEDOR DE NUEVAS CAPACIDADES DIGITALES

En cuanto a prioridades estratégicas para 2025, el experto de Altia señala la trazabilidad y visibilidad en tiempo real, la eficiencia documental y la ciberseguridad, mientras que desde Visual Trans, se enfatiza la eficiencia mediante integración y automatización, la formación en inteligencia artificial y la fortaleza de ciberseguridad. Para ambos, estos pilares permitirán a los transitarios adaptarse ágilmente a un mercado en constante cambio y mantener su competitividad. ■



CPS
CARGO PROTECTION
AND SECURING

We care, protect and serve

www.cargoprotect.es



TRINCAJE DE MERCANCÍA



EMBALAJES DE MADERA



RETRACTILADOS DE GRAN TAMAÑO

Carrer de l'Agricultura, 14, Pl Els Domenys II - 08720 Vilafranca del Penedès (Barcelona) - T 937 079 075 - cps@cargoprotect.es



► El éxito de la transformación digital depende en gran medida de la cultura empresarial.

Visión estratégica para gestionar con éxito un proceso complejo

JAIME PINEDO

La digitalización en el sector logístico es un proceso complejo, que requiere inversión, talento, visión estratégica y gestión del cambio. Tanto grandes operadores como pymes reconocen la necesidad de adaptarse, aunque enfrentan distintos retos según su tamaño y recursos. La inteligencia artificial, la ciberseguridad, la interoperabilidad y la integración de sistemas son factores decisivos para el éxito de la transformación digital. Así, las empresas que logren alinear tecnología, procesos y personas estarán mejor posicionadas para ofrecer servicios más eficientes, seguros y sostenibles, garantizando su competitividad en un mercado globalizado y en rápida evolución.

En este escenario, las empresas transitarias, como actores clave en la organización de la cadena de suministro global, afrontan una transformación inevitable: pasar de modelos basados en procesos manuales, papel y contactos tradicionales, a operaciones apoyadas en plataformas digitales, automatización y análisis de datos en tiempo real. Sin embargo, este camino no está ►

exento de obstáculos que van más allá de la simple inversión tecnológica.

FORMACIÓN Y RESISTENCIA AL CAMBIO

Uno de los principales retos es la formación. La transición digital requiere que los equipos conozcan y dominen nuevas herramientas, desde sistemas de gestión documental hasta plataformas de trazabilidad y visibilidad de la carga. Muchas transitarias, especialmente las pymes, carecen de planes de formación continuada que permitan actualizar competencias digitales. El desafío no es solo técnico, sino también cultural: el personal debe comprender que la digitalización no sustituye su trabajo, sino que lo potencia.

El éxito de la transformación digital depende en gran medida de la cultura empresarial. En muchas transitarias persiste aún una mentalidad muy arraigada en lo presencial y la relación personal como base de la actividad, por lo que cambiar hacia una cultura orientada a datos, plataformas digitales y colaboración online implica vencer resistencias internas. Por ello, la dirección debe liderar con convicción este proceso, demostrando los beneficios tangibles en eficiencia, rapidez de respuesta y satisfacción del cliente.

Otro desafío es el relevo generacional, por cuanto el sector transitario, tradicionalmente vinculado a profesionales con gran experiencia y un profundo conocimiento operativo, necesita atraer a jóvenes con competencias digitales y capacidad



► La digitalización expone a las transitarias a nuevos riesgos, como ataques informáticos, brechas de datos y suplantaciones.

de innovación, lo que obliga a trabajar en políticas de recursos humanos que combinen la transferencia de conocimiento entre generaciones con la incorporación de nuevo talento especializado en tecnologías, análisis de datos o inteligencia artificial aplicada a la logística.

CIBERSEGURIDAD Y NORMATIVA

Por otra parte, la digitalización expone a las transitarias a nuevos riesgos, como ataques informáticos, brechas de datos y suplantaciones, haciendo que la ciberseguridad se convierta en un asunto crítico que convierte a la inversión en sistemas de protección, protocolos de acceso seguro y planes de contingencia en una condición indispensable para operar en el mercado internacional y mantener la confianza de los clientes.

Además, la digitalización también debe tener muy en cuenta la complejidad regulatoria, con marcos normativos nacionales e internacionales que avanzan a distinto ritmo en materias como la documentación electrónica, la firma digital o la interoperabilidad de plataformas.

Esta fragmentación genera incertidumbre y costes adicionales, especialmente para las empresas que operan en múltiples mercados. Por ello, la armonización de las normativas y el impulso a iniciativas europeas como el eFTI (electronic Freight Transport Information) serán determinantes para facilitar una transición fluida. ■

visualTrans

Tecnología inteligente para la gestión integral de las operaciones transitarias, importadoras y exportadoras.

Solicita tu Demo personalizada en visualtrans.com

Itinerario: BCN → HKG

BOOKING 1670179

183€

Emisiones 6.64

Envío

Estado Tránsito

AssekEurope
COMPAÑÍA DE SEGUROS

ESPECIALISTAS EN SEGUROS DE TRANSPORTE DE MERCANCÍAS

Diario
del Puerto
PUBLICACIONES
2025



TRANSITARIOS

SELECCIÓN

2009 Ocean Transport Spain



IRENE GÓMEZ DEL MORAL FUSTER
GERENTE



Ed. Colón. Av. Drassanes, 6-8, Plta. 19
08001 Barcelona
T. 932 620 838
irene@oceantransport.es
www.oceantransport.es

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, 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 e 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 una 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 una oficina en Brasil, que se suma a la que ya tenemos en Marsella. Todo esto nos permite facilitar y agilizar las soluciones de transporte de nuestros clientes, garantizando las mejores alternativas para ellos.

Alianza Logistics



ANUAR MRABET
GLOBAL FORWARDING DIRECTOR



Pl. d'Europa, 2-4, Torre Copisa, plta. 9
08902 L'Hospitalet de Llobregat - Barcelona
www.alianza-logistics.com

Alianza Logistics es el partner de confianza para aquellas compañías que buscan crear relaciones a largo plazo basadas en la confianza y con la certeza de trabajar con una empresa especialista en terrestre, marítimo, aéreo y aduanas.

Damos un servicio integral en todas las partes de la cadena de suministro, con soluciones door to door para prácticamente todo tipo de mercancías desde más de 170 países.

Entre nuestros servicios de transporte marítimo destacan:

- Contenedor completo (FCL)
- Grupaje (LCL)
- Consolidado FCL/LCL

Somos agente IATA y tenemos acuerdos con las principales aerolíneas.

Contamos con departamentos especializados en importación, exportación, operaciones Cross Trade y aduanas ofreciendo una gestión ágil, segura y adaptada a las necesidades de cada cliente.

Llevamos tu negocio más lejos y te acompañamos en tu crecimiento.



AM Cargo Logistic



DAVID MONTERDE
PRESIDENTE

AM Cargo es una firma transitaria con capital 100% español fundada en diciembre de 2011 por un grupo de profesionales con una dilatada experiencia dentro del sector logístico nacional e internacional, destacando a Antonio Monterde Galindo como presidente de la compañía.

Sus esfuerzos se centran en coordinar y optimizar las operaciones de transporte en las importaciones y exportaciones de mercancías garantizando la plena satisfacción del cliente. En AM Cargo son conscientes de la confianza depositada en sus servicios por todos y cada uno de sus clientes. Por ello, su único objetivo es facilitar la mejor solución logística en base a las necesidades de sus clientes, siempre con un trato familiar, directo y empático.

AM Cargo ha desarrollado una sólida estructura nacional, con oficinas en Valencia, Alicante, Zaragoza, Bilbao, Madrid y Barcelona, e internacional, con una amplia red de corresponsales extendida por todo el mundo.

La organización está integrada por profesionales altamente cualificados con unos principios muy definidos: integridad, dedicación, compromiso, honestidad, sacrificio y exigencia.

SERVICIOS

La compañía ofrece servicios de:

- Transporte marítimo: en contenedor completo, grupaje, mercancía refrigerada, mercancía peligrosa, consolidación, mercancía rodante (ro-ro).
- Transporte aéreo: envíos urgentes, de manera personalizada y de acuerdo con cada necesidad, agente IATA.
- Transporte terrestre/intermodal: la compañía cuenta con una flota de camiones propios que realiza servicios de transporte interior en contenedor, transporte nacional e internacional, y entregas/recogidas de mercancía.
- Cargas de proyecto: proporciona soluciones logísticas completas para proyectos de cargas especiales, servicios adaptados a las necesidades de sus clientes, llave en mano, mercancía sobrepesada y con extramedidas.
- Aduanas: la gestión aduanera eficiente de AM Cargo permite que se cumplan los plazos de transporte en las operaciones de comercio exterior. Sus servicios aduaneros son tramitación de despachos de aduana vía EDI (Exportación, Importación y Tránsitos), despacho de Exportación y despacho de Importación. También realiza la tramitación de certificados especiales (sanidad, veterinario, farmacia, SOIVRE), representación fiscal y registro EORI, DA y DDA.



Vicente Beltrán Grimal, 23, entlo. 1º
46023 Valencia
T. 963 678 707

david@amcargo.es - www.amcargo.es



AM Cargo es el aliado idóneo en el sector logístico. Sus operaciones con clientes y proveedores están cubiertas por una completa garantía legal, siendo a su vez miembros de las siguientes organizaciones nacionales e internacionales:

- FIATA (International Freight Forwarding Association)
- IATA (International Air Transport Association)
- FETEIA (Spanish Freight Forwarding Federation)
- ATEIA (Spanish Freight Forwarding Association)

MISIÓN Y VALORES

La misión de AM Cargo es la coordinación y optimización de las operaciones de transporte en la exportación e importación de mercancía, asegurando la máxima satisfacción del cliente.

"Nuestros compromisos conllevan un trato con todos nuestros clientes y asociados en términos de respeto, lealtad y legalidad, también asegurando transparencia, eficiencia y calidad en todos los servicios ofertados", subraya la compañía, "sintiéndonos parte de las empresas de nuestros clientes y trabajando intensamente para consolidar relaciones en términos 'win to win' como un socio logístico real".



Almacenes AGV



VICENTE DE LA CRUZ MACHIRANT
GERENTE / MANAGER

AGV es un almacén de depósito y distribución de mercancías fundado en 1990 y dedicado exclusivamente a la prestación de servicios logísticos en el ámbito nacional e internacional.

Contamos con tres almacenes estratégicamente ubicados en Quart de Poblet, en la N-III de Madrid a tan solo 5 km de Valencia ciudad y a 8 km del Puerto de Valencia.

Ofrecemos soluciones de almacenaje y manipulación de mercancías y gestionamos stock para que nuestros clientes no tengan que preocuparse de nada. Para agilizar aún más los procesos de nuestros clientes, todas nuestras instalaciones están equipadas con medios mecánicos y de manutención de última generación. En cuanto a nuestras oficinas, hay que destacar que están conectadas con un moderno sistema de gestión de procesos internos que nos permite dar un servicio mucho más eficaz.

SERVICIOS

- Almacenaje: almacenaje y manipulación de mercancías, almacenaje de palés y big bags, gestión de mercancías y control de stock.
- Manipulación: gestión personalizada de las mercancías, manipulación y confección de palés, re-embalados y retráctilado, trinchaje, picking, llenado de cisternas (pulverizadores), etc.



Av. Comarques del País Valencia, 271
46930 Quart de Poblet - Valencia
T. 961 536 135
tente@almacenes-agv.com
www.almacenes-agv.com



- Intermodal import/export: especialistas en fletes, consignaciones, seguros y despacho de aduanas, transport marítimo y aéreo, carga y descarga de vehículos, gestión y distribución de mercancías, etc.

Atlantic Gate



VICTOR PINO
BUSINESS DEVELOPMENT MANAGER

Creciendo desde un pequeño transitario en Suiza a una compañía de impacto global. Hemos disfrutado de un crecimiento rápido y continuo, que nos ha permitido expandirnos a todos los continentes. Aprendemos, vivimos y enseñamos los valores tradicionales: confianza, respeto, responsabilidad, lealtad, solidaridad, armonía y prosperidad.

Nuestro propósito corporativo es el éxito a largo plazo, que llevaremos a cabo a través de un crecimiento orgánico extensivo. Ofrecemos seguridad y estabilidad para nuestros empleados y satisfacemos las necesidades de nuestros clientes con productos y servicios innovadores y únicos.

Como empresa de logística, nuestro objetivo es convertirnos en el socio flexible con un servicio de entrega confiable y calificado en todos los mercados, en todo momento.



Fructuós Gelabert, 2-4, 6º, 1º. Ed. Conata, 1
08970 Sant Joan Despí - Barcelona
T: 935 950 038
victor.pino@atlantic-gate.com
www.atlantic-gate.com



Badenes Logistics



VIRGINIA BADENES ALEMANY
GERENTE

BADENES
LOGISTICS
SINCE 1932

OFICINA DE MADRID
P.º de la Castellana, 200
28046 Madrid
T. 919 047 109

OFICINA DE VALENCIA
Dr. J.J. Dómine, 4, 10ª
46011 Valencia
T. 963 671 394
info@vicentebadenes.com

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



JAVIER COPANO
DIRECTOR GENERAL



BERNARDINO COPANO
CONSEJERO DELEGADO

BERNARDINO ABAD
GRUPO LOGÍSTICO

Oficinas Centrales - Cádiz
C/ México, 1 (plantas 1 y 2) - 11004
T. + 34 956 228 007 - 902 444 744

Red de oficinas
Algeciras - Madrid - Málaga
Huelva - Las Palmas - Motril
Sevilla - S.C. Tenerife - Almería - Abroñigal
www.bernardinoabad.es

Bernardino Abad tiene su origen en Cádiz. Empresa familiar con más de 130 años de vida, Bernardino Abad es, en la actualidad, un grupo logístico que ofrece el mejor transporte intermodal, utilizando sus propios medios de equipo, tanto de contenedores como plataformas y 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, DA, DDA, LAME, ADT

Transitario: servicios globales, marítimo, terrestre, aéreo, ferroviario, flota de contenedores

Agency: servicios plenos a nivel nacional, estiba, trinquete, proyectos, cruceros, navy

OPS / MMPP: operaciones en barco y terminal

Transportes: flota en propiedad de camiones, plataformas y contenedores



ISO 9001 | 45001 | 14001 | AEO

+135
1890 | 2025

Blinter Cargo



JOAN BALASTEGUI

FOUNDING PARTNER AND SHARE HOLDER

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", subraya la compañía.

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.



Rocafort, 11 bajos
08015 Barcelona
T. 933 437 521
info@blintercargo.com
www.blintercargo.com

SERVICIOS

- Transporte marítimo:
 - Consolidados propios semanales de exportación marítima al Caribe, Centroamérica y Sudamérica
 - Especialistas en carga refrigerada consolidada y a diferente temperatura
- Transporte aéreo:
 - Servicio aéreo de carga consolidada a Latinoamérica
- Despacho de aduanas
- Otros servicios:
 - Trading, localización de compradores/distribuidores en Centroamérica y el Caribe
 - Seguros a todo riesgo
 - Manejo de mercancías peligrosas en almacén ADR



Transporte marítimo



Transporte aéreo



Aduanas



Otros

Dachser



Dr. J.J. Dómine 15, 2º
46011 Valencia
T. 963 165 700
F. 963 677 658
dachser.spain-asl@dachser.com
www.dachser.es

JAVIER VILLAHERMOSA

MANAGING DIRECTOR DACHSER ASL SOUTHERN EUROPE



DACHSER Spain Air & Sea Logistics ofrece soluciones eficaces, rápidas y flexibles en el ámbito del transporte internacional y la logística, con el fin de proveer a sus clientes del mejor servicio en términos de fiabilidad y competitividad, dando satisfacción plena a sus necesidades.

Para lograr nuestro propósito contamos con un equipo humano que constituye la mayor riqueza de la compañía, así como con los medios técnicos más apropiados y los recursos organizativos de nuestra infraestructura internacional.

Las bases que sustentan nuestra misión son las siguientes:

- Servicio amplio, de cobertura global con soluciones a medida.
- Calidad y mejora continua de nuestros servicios y procesos.
- Formación y desarrollo profesional.
- Innovación tecnológica en pro de una gestión más eficaz.
- Relaciones de negocios duraderas y basadas en la honestidad.
- Presencia, conocimiento y experiencia en los mercados internacionales.

En junio del 2012, DACHSER Spain ASL obtiene el certificado de Operador Económico Autorizado de Simplificaciones Aduaneras (OEAC), haciéndose extensivo a todas sus oficinas de España. Se convierte en un socio fiable y de confianza.

Coma y Ribas



RAMÓN MARGALEF
DIRECTOR GENERAL



COMA Y RIBAS
CHARLES ANDRÉ

P. I. Santiga - C/ Obradors, 7
080130 Santa Perpètua de Mogoda - Barcelona
T. +34 (93) 302 14 14
T. +34 (93) 301 07 49
comayribas@gcatrans.com
www.comayribas.com



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.



Consigmar



JULIO SALVADOR
CEO



ROBERT HOFMAN
BDM



Dr. J.J. Dómine, 18 izq.
46011 Valencia
T. 963 674 712
consigmar@consigmar.com
www.consigmar.com

Consigmar se funda en 1974 con una visión innovadora en la logística: ser el departamento de comercio internacional de cada uno de nuestros clientes; lo que se resume en colaboración, asesoramiento, rentabilidad y objetivos cumplidos. Su imagen y servicio son los nuestros.

Los logros, a lo largo de 50 años, se deben a nuestro personal, una amplia red de colaboradores, agentes, flexibilidad, fortaleza económica y un crecimiento sostenible.

Nuestros objetivos para el futuro pasan por potenciar nuestras ventajas competitivas y eliminar cualquier posible debilidad, lo que nos supone ser siempre exigentes y críticos con nuestro trabajo a través de sistemas de gestión de Calidad.

Y, por supuesto, integrar en nuestra estrategia de negocio nuestra Responsabilidad Social de Empresa (RSE). Somos conscientes de que el actual contexto de cambios sociológicos ha hecho replantearse a la empresa, en su concepto general, y en particular a Consigmar, su papel en la sociedad.

Como agentes sociales tenemos derechos pero también muchas obligaciones y compromisos con la sociedad.

Desde nuestras oficinas centrales, que se encuentran en Valencia, y desde nuestra delegación comercial en Barcelona, podemos cubrir toda la Península, Ceuta, Melilla, Canarias y Baleares. En ambos archipiélagos, con una consolidada cuota de mercado desde hace años.

El alcance y servicios internacionales de Consigmar se apoyan en una afianzada red de agentes en las principales áreas geográficas del comercio internacional y se completa siendo miembros de la asociación IFC8 by WCA.

Partiendo de la idea de crecer con estabilidad Consigmar ha ido ampliando, a lo largo de nuestros 50 años, los servicios que desarrolla:

- Forwarder marítimo
- Transporte terrestre
- Agentes marítimos
- Consignatarios de buques
- Forwarder aéreo
- Aduanas
- Almacenaje y distribución

Hace más de 7 años, nuestra apuesta fue, Consigmar Celsius tras las continuas demandas por parte de nuestros clientes.

El tradicional posicionamiento de Consigmar, como Forwarder, en la industria de la Alimentación y Bebidas tuvo como consecuencia natural el desarrollo de Consigmar Celsius, división especializada de transporte de mercancía congelada y refrigerada.

Tras un comienzo volcado en las exportaciones en el Mediterráneo, y, en especial en Argelia, Consigmar Celsius ha ganado una importante cuota de mercado en Canadá y EE.UU., además Oriente Medio, África Occidental, Sudamérica y Caribe.

Nuestros clientes invierten importantes recursos en innovación, seguridad, calidad y responsabilidad medioambiental para ofrecer productos destinados a la cadena alimentaria que deben cumplir exigentes normativas y controles. Y los consumidores/as cada vez están más sensibilizados e informados. En Consigmar Celsius recae su confianza en nuestra responsabilidad y especialización.

La mercancía perecedera requiere de un exhaustivo control de temperatura, humedad y ventilación durante todo el proceso de transporte. Consigmar Celsius asegura el control y calidad de la misma.



Providing Global Logistics Solutions



Además, estamos muy involucrados en otros mercados como es el estratégico sector de la cerámica, pero también la química, maquinaria, marroquinería, y cada vez más, el reciclado (papel y plástico).

En resumen, hacemos de todo: big or small, we move it all!!



Datisa Forwarders



CARLOS TOMÁS BAIXAULI
CEO

DATISA 
FORWARDERS

Dr. J.J. Dómine, 5 bajo
46011 Valencia
T. 963 241 370
info@datisa.org

www.datisaforwarders.com

Datisa Forwarders es una empresa transitaria con más de 40 años de experiencia como agente internacional. Con sede en Valencia y certificación OEA brinda servicios de importación y exportación en todos los continentes.

SERVICIOS

Diferenciación con servicios propios:

- Especialistas en despacho de aduanas y servicios paraduaneros.
- Almacenaje y distribución: trabajan las modalidades de Depósito Aduanero (DA), Depósito Distinto del Aduanero (DDA), ADT y 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 con el sistema operativo del cliente.
- Días libres de demoras adicionales en origen y destino.



Disbroquer



JOSÉ MIGUEL PEINADO
MANAGING DIRECTOR

DISBROQUER
MUST GO ON

Av. Cardenal Benlloch, 69
46021 Valencia

T. 34 963 242 069
disbroquer@disbroquer.com
www.disbroquer.com

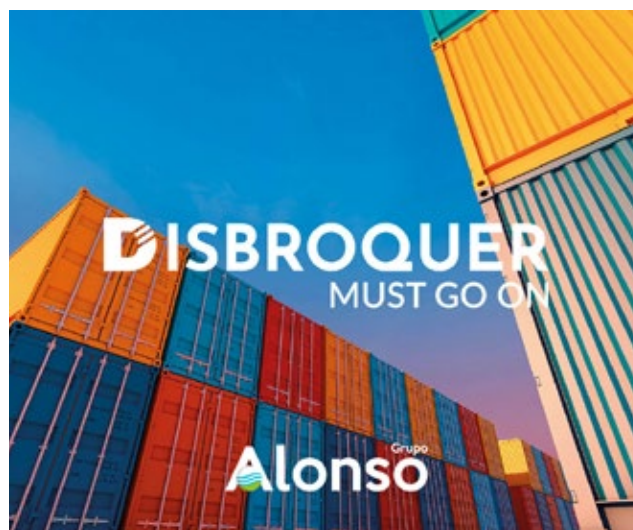
Disbroquer es una empresa transitaria cuya actividad principal se centra en proveer a sus clientes de un servicio personalizado de transporte internacional, aduanas, almacenaje o seguros de transporte. La transitaria está ubicada en las proximidades del puerto de Valencia, líder en tráfico de contenedores 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 30 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.

Compañía transitaria dedicada a import/export.



Dracologistic



EMILIO MEDINA
CEO



Av. del Puerto, 1, 3º H. Ed. Trocadero
11006 Cádiz
T. +34 956 200 718
dracologistic@dracologistic.com

La logística que buscas, la Aduana que necesitas.

Esta 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.

Ofrece 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 da 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", subraya la compañía.



E2E Logistics Solutions



AINHOA CARRIÓ
DIRECTORA



Barcelona:
Ronda Sant Pere, 19-21, piso 6º, pta. 7ª
08010 Barcelona
Tel. +34 931 596 600
pricing@e2elogistics.es
www.e2elogistics.es
Madrid:
Avenida Central s/n.
Edif. Servicios Generales (Edificio Clasa)
Oficina 312 - Terminal de Carga Barajas
28042 Barajas - Madrid
Tel. +34 680 267 791
eva.cid@e2elogistics.es

Bilbao:
Alameda de Mazarredo, 16,
esc. ext., dpto. 6
48009 Bilbao
Tel. + 34 946 355 322
jon.landa@e2elogistics.es

New Jersey:
240 S. White Horse Pike, Audubon
NJ 08106 USA
Tel. +1 302 520 6639
dawn.mallough@e2elogisticsusa.us

Transporte marítimo

Especialistas en FCL, LCL, RO/RO y REEFER, con un network de agentes altamente cualificado y presencia en más de 100 países. Realizamos servicio Cross-Trade.

Agente registrado en la FMC- US Federal Maritime Commission, emitimos nuestros propios conocimientos de embarque.

Transporte nacional/internacional a temperatura controlada

Servicio de cargas completas y fraccionadas de carga general y a temperatura controlada, en los rangos especificados para el producto durante todas las fases del transporte.

Mini TIR Express Service con dos chóferes y conducción directa sin paradas.

Transporte aéreo

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

División Pharma-Life Sciences

Soluciones integrales para la industria farmacéutica y veterinaria, en estricto cumplimiento de la normativa GDP.

Monitorización de temperatura, humedad, posicionamiento satelitario de la carga durante la ruta segura validada.

Cargas de proyecto

Diseñamos la mejor opción para sus proyectos de carga sobredimensionada: ruta y máxima seguridad desde el principio al fin del itinerario.

Efectuamos Route Surveys y Risk Management 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.



Ecco-Freight Transport Services



FERNANDO GIMENEZ GUERVÓS
CEO



Orense, 70, 7º izq.
28020 Madrid
T. +34 912 049 565
customerservice.mad@ecco-freight.com
www.ecco-freight.com

Liderando la Logística Sostenible desde 2014

EccoFreight es un operador logístico internacional fundado en 2014 con un compromiso inquebrantable con la sostenibilidad como eje central de su modelo de negocio. Desde sus inicios, la compañía ha demostrado que la sostenibilidad en el transporte de mercancías puede ir de la mano de la responsabilidad ambiental y social.

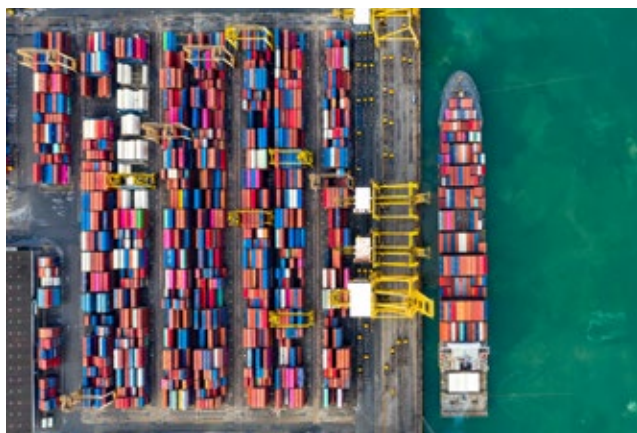
EccoFreight ofrece una cartera de soluciones logísticas 360° diseñadas para satisfacer las demandas más complejas de sus clientes. Su expertise en servicios de carga incluye:

- Carga Aérea: soluciones rápidas y flexibles para mercancías de alta prioridad, urgentes o de valor elevado, garantizando la conectividad global necesaria en los plazos más ajustados.
- Carga Marítima: gestión integral de fletes marítimos, abarcando envíos de contenedores completos (FCL) y grupaje (LCL), optimizando costes y rutas para maximizar la eficiencia en sus rutas.
- Carga Terrestre: cobertura de transporte por carretera a nivel nacional e internacional, ofreciendo servicios de carga completa (FTL) y parcial (LTL), con foco en la puntualidad y la seguridad.
- Carga de Proyectos: un área de alta especialización en el manejo de mercancías sobredimensionadas o de gran complejidad, destacando la gestión de equipos para proyectos de energías renovables, lo que subraya su compromiso con la transición energética.
- Supply Chain: asesoramiento experto para la optimización y digitalización completa de la cadena de suministro, desde el origen hasta el consumidor final.

TECNOLOGÍA

Innovación Tecnológica para una Huella de Carbono Mínima.

Uno de los pilares diferenciadores de EccoFreight es su fuerte inversión en tecnología. Este esfuerzo se ha materializado en el desarrollo de su propia plataforma digital certificada: Eccologistics. Es una potente plataforma diseñada para calcular y reducir las emisiones de CO₂ generadas en el transporte de mercancías. Gracias a su software de vanguardia Carbontech®, esta plataforma no solo ofrece transparencia total sobre el impacto ambiental de cada envío, sino que también facilita la toma de decisiones.



De esta tecnología surgen también aplicaciones para la gestión logística como EccoTrack, que permite un seguimiento detallado de la mercancía, y e-Quote, un sistema de cotización ágil y transparente.

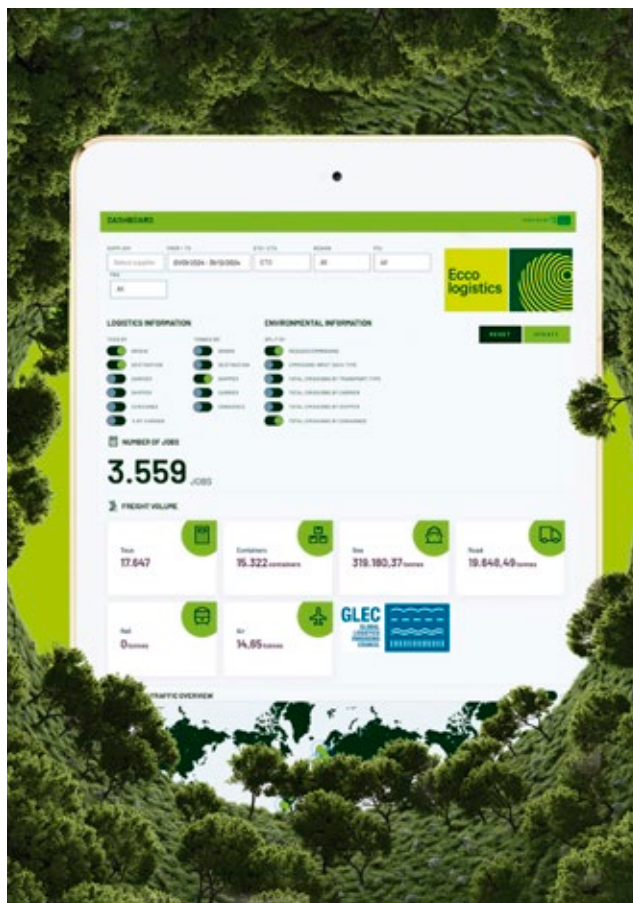
SOSTENIBILIDAD

Compromiso ESG Global: ODS y Responsabilidad Social.

La estrategia de sostenibilidad de EccoFreight es integral y se alinea con los criterios ESG (Ambientales, Sociales y de Gobernanza). La compañía es firmante del Pacto Mundial de las Naciones Unidas y orienta activamente sus operaciones hacia el cumplimiento de los 17 Objetivos de Desarrollo Sostenible (ODS).

En el ámbito ambiental, promueven EccoForest, una iniciativa de reforestación que contribuye a la compensación de su huella de carbono. En el aspecto social, mantienen un compromiso activo con la ONG Olvidados, apoyando su labor humanitaria.

Con una amplia red de agentes en todo el mundo, EccoFreight garantiza la excelencia operativa y el cumplimiento normativo en cualquier punto de la geografía global, consolidándose como el socio estratégico ideal para las empresas que buscan una logística eficiente, tecnológica y profundamente responsable.



Erhardt Customs



ALEX HORMAECHEA
DIRECTOR NACIONAL DE ADUANAS

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.



Bilbao - A Coruña - Vigo - Valencia - Algeciras
T. +34 944 250 110
customs@erhardt.es
Más información en **customs.erhardt.es**
una compañía ERHARDT

OPERADOR ECONÓMICO AUTORIZADO



SOLUCIONES SECTORIALES

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

European Forwarding



LUCA MARCON
DIRECTOR



European Forwarding

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

Fácil, rápido y cerca de ti. Esa es nuestra máxima. Y lo conseguimos gracias al asesoramiento personalizado que ofrecen en cada momento cada uno de los compañeros de European Forwarding, que siguen formándose a diario para dar el mejor servicio. Nos adaptamos a lo que necesites, con servicios ad hoc y la flexibilidad de un equipo de especialistas que resolverán todas tus dudas y te facilitarán informes personalizados.

Llevamos una década como transitarios, ofreciendo servicios de representante aduanero y de transporte internacional.

¿Dónde puedes encontrarnos? En Madrid, Alicante, Barcelona, Sevilla, Las Palmas de Gran Canaria y en Santa Cruz de Tenerife.

SERVICIOS

En aduanas:

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

En transporte internacional:

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

Nos gusta escuchar para aprender y seguir mejorando. Por eso, realizamos continuas encuestas a nuestros clientes y nos enorgullece decir que el 92% están plenamente satisfechos.

En un momento de cambio como el que vivimos actualmente, más que nunca, importa la agilidad y la capacidad de adaptación. Nosotros estamos preparados. ¡Llámanos!



ADUANAS



INTERNACIONAL



ADT / LAME



ASESORAMIENTO

Gabriel Ravello de la Quintana



GONZALO RAVELLO
DIRECTOR

RAVELLO

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

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.

SERVICIOS

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



Grupo Raminatrans



RAFAEL MILLA NAVARRO
PRESIDENTE



GRUPO RAMINATRANS
INTERNATIONAL FORWARDERS

Dr. J.J. Dómine, 12, 2
46011 Valencia
T. 963 241 050
raminatrans@raminatrans.com
www.raminatrans.com

Desde su fundación, en 1989, Grupo Raminatrans ha desarrollado su actividad como transitario internacional, ofreciendo soluciones integrales que cubren todas las necesidades del transporte y la logística.

Actualmente, el Grupo se consolida como una de las empresas líderes del sector, con una sólida trayectoria y una clara proyección de futuro.

Su misión es ofrecer el mejor servicio a sus clientes, brindando atención y asesoramiento personalizados en cada etapa del proceso. Trabajan con la firme convicción de alcanzar la excelencia en cada operación, garantizando servicios flexibles, cómodos y seguros.

Cada una de las empresas que conforman Grupo Raminatrans está especializada en un área concreta de la cadena logística. La coordinación y sinergia entre ellas les permite ofrecer un servicio verdaderamente integral en el transporte internacional. Además, su presencia estratégica en distintos puntos del territorio nacional les permite responder con agilidad y eficacia a las necesidades de sus clientes.

En definitiva, Grupo Raminatrans proporciona soluciones logísticas globales y asesoramiento especializado, facilitando el flujo de productos e información desde su origen hasta el destino final. Su compromiso es optimizar cada operación mediante la mejor combinación de transporte multimodal, aportando un alto valor operativo y estratégico.



Grupo Verlio



ENRIQUE OLIVER
CONSEJERO DELEGADO



JAVIER OLIVER
CONSEJERO EJECUTIVO



Oficinas centrales del Grupo:
Rafaletas, 1 entlo.
07015 Palma de Mallorca
T. +34 971 400 611
info@verlio.es
www.verlio.es

Grupo Verlio es un referente internacional como agencia de servicios que ofrece una cobertura total al sector marítimo y del transporte.

Nuestros cuatro pilares de actuación son: Shipping, Logística y Transporte, Medioambiente y Servicios.

SERVICIOS

Ofrecemos servicios de valor añadido íntimamente relacionados con el supply chain de la industria marítima en general:

- Extensión del transporte, nacional o internacional, especializado en islas. Contamos con flota propia de vehículos de diferentes tamaños y capacidades, incluyendo porta-contenedores.
- Cargas de proyecto multi-servicio, incluyendo agencia de buques de carga, surveyor y proceso de transporte de entrega final con vehículos propios.
- Servicios import-export internacional.
- Booking agentes de ferris (carga y pasaje) con las islas, con salidas regulares desde Toulon (Francia) a Mallorca y Menorca, así como desde Barcelona y Valencia a Mallorca e Ibiza. Tanto para carga como para pasaje.

Más info en: info@verlio.es



Importcarga



FCO. JAVIER BROTONS MARTÍNEZ
DIRECTOR GENERAL



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

El Grupo Importcarga es una empresa transitaria - operador logístico que ofrece a sus clientes una completa gama de servicios logísticos 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 su gama (DA, DDA...).
- Proyectos especiales (embalajes, cargas sobredimensionadas, perecederos, graneles, alimentación, etc.).
- Asesoría en comercio exterior (legalizaciones ante cámaras de comercio, embajadas, crosstrades, asesoramiento logístico, etc.).

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.

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.

VISIÓN

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

Interglobo



JOSÉ LUIS MERCADER
CEO



Av. Puerto, 302, 3º, of. 3
46024 Valencia
T. 960 660 268
jlmercader@interglobo.com
www.interglobo.com

Interglobo Forwarders Spain es un transitario con origen italiano especializado en transporte y logística internacional.

La empresa cuenta con una red global de oficinas que opera en Italia, España y Turquía, en Norteamérica y Sudamérica y en gran parte del Far-East, prestando su asistencia en una amplia variedad de mercados y se encuentra en proceso de apertura de nuevas oficinas en distintos países. El valor añadido de Interglobo son los servicios altamente personalizados ayudando a sus clientes a llegar a lo más alto.

Los avances tecnológicos, integrados con el conocimiento local, siempre han sido un enfoque principal en el camino de crecimiento de Interglobo y siempre serán de importancia fundamental para mejorar la eficiencia en las operaciones y la experiencia de nuestros clientes.

Sus acuerdos globales con navieras les ayudan a conseguir los mejores precios para sus clientes, haciendo que Interglobo sea el compañero perfecto para sus envíos internacionales.

SERVICIOS

Algunos de nuestros servicios son:

- Carga marítima FCL/LCL. Import y Export
- Transporte terrestre
- Aduanas
- Transporte aéreo. Import y Export



Lamaignere Cargo



FRANCISCO HERRERO MALDONADO
DIRECTOR GENERAL



Sede Central del Grupo Lamaignere
T. 954 282 880
Av. República Argentina, 21B, 1ª Plta.
41011 Sevilla
comercial@lamaignere.com
www.lamaignere.com

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

**SANG CHAN LEE**

PRESIDENTE DE LX PANTOS SPAIN SLU



Av. del Puerto de Alicante, 2. P.L.V.
46190 Riba-roja del Turia - Valencia
Tel. 963 392 633
taeh.kim@lxpantos.com
www.lxpantos.com

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 sectores como: electrónica, maquinaria, industria automovilística, química, bienes de consumo, productos farmacéuticos y construcción.

En 2010, LX Pantos alcanzó la 26ª posición del mundo en su sector (por los ingresos), la 4ª en transporte marítimo y la 10ª en transporte aéreo (por volumen).

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

Desde 2018, nuestra filial española se ha consolidado como Almacén de Depósito Temporal (ADT) y Depósito Aduanero (DA) 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 con 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).



M.C. Trinter



RAIMON CASANOVAS
ADMINISTRADOR

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 el Centro de Carga Aérea del Aeropuerto de Barcelona. Su equipo humano se compone de más de 70 profesionales especializados en cada una de las áreas del comercio exterior. Como operador logístico internacional son 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. Están especializados tanto en almacenes multicliente como en almacén dedicado. Sus 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). Son representantes en exclusiva en Barcelona del World Freight Group (WFG), red de agentes con presencia mundial, así como representantes en exclusiva para España del AOG 247 (red especializada en transporte crítico para aeronaves) y el SSF 247 (red especializada en transporte crítico para buques). M.C. Trinter cuenta con certificaciones en Calidad ISO 9001:2015, en transporte de medicamentos para consumo humano GDP y el sello de Calidad Port Efficiency Network del Port de Barcelona.



Sede central:
C/ de l'Atlàntic, 115 (ZAL)
08040 Barcelona
T. +34 934 741 500 - F. +34 934 744 432
barcelona@trinter.com
www.trinter.com



Mainfreight Spain

Oficina Barcelona
De la Selva, 4. Ed. Muntadas II
08820 El Prat de Llobregat - Barcelona
T. 931 895 721
bcn.sales@mainfreight.com
www.mainfreight.com



CLAUDI CALVERA
BRANCH MANAGER

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, Norteamérica y Europa.

Ofrecemos servicios logísticos a través de nuestras tres 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 ayudaros con cualquier consulta!



LEONARDO GONZÁLEZ
BRANCH MANAGER



Oficina Madrid
Av. Sur del Aeropuerto de Barajas, 34
28042 Madrid - Madrid
T. 911 859 655
mad.sales@mainfreight.com
www.mainfreight.com



Mediterranea Forwarding



TERESA MONTERDE APARICIO
DIRECCIÓN



Dr. J. J. Dómine, 20, 4º, 15ª
46011 Valencia
info@mforwarding.es
www.mforwarding.es

Facilitamos la gestión aduanera y el transporte internacional desde la excelencia y la atención personalizada.

Mediterranea Forwarding, S.A. 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, Mediterranean 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 trámites pertinentes antes de la importación (SOIVRE, CITES, Sanidad, Farmacia) para que su mercancía no se quede retenida en las Aduanas.

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



Molenbergnatie España



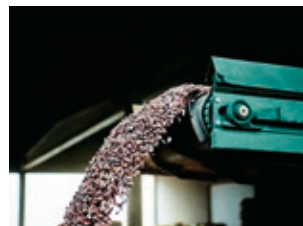
DAVID ÁLVAREZ VILLARRASA
DIRECTOR GENERAL



Carrer de la Lletra F, 40
P.I. Zona Franca – Sector C
08040 Barcelona
david.villarrasa@molenbergnatie.com
www.molenbergnatie.com

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, 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.



New Transit de Levante



CYNTHIA MEDINA
DIRECTORA



Av. del Puerto, 249, puerta 3
T. 963 670 222
cynthiamedina@newtransit.es
www.newtransit.es

New Transit fue creada en febrero de 1994 como transitario con sede central en Valencia.

En estos 30 años de experiencia ha 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, realizan despachos tanto de importación, exportación así como tránsitos.

Cuentan también con la certificación de operador de transporte, están preparados para efectuar movimientos de cualquier tipo de mercancía a cualquier parte del mundo gracias a la amplia experiencia en el sector de su personal así como a la red de agentes y corresponsales con los que trabajan alrededor del mundo.

Su misión es facilitar las labores de transporte y aduana a sus clientes ofreciéndoles un servicio integral e informando activamente sobre el estado de sus envíos.



Operinter



JOSÉ MANUEL MONTILLA
CEO



Av. Cardenal Benlloch, 69
46021 Valencia
T. 963 240 000
information@operinter.com
www.operinter.com

Operinter es un operador logístico con 42 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 aéreo, logística terrestre, aduanas o 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 o 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 cinco continentes.

Con una visión que apuesta por ofrecer una logística integral a medida, Operinter busca optimizar los procesos de transporte en cada operación y trabaja, codo con codo, con industrias como la de líquidos a granel, perecederos, energías renovables, proyectos o productos pharma ya que cuenta con el certificado GDP.

Operador logístico internacional.



Overseas & Trade Logistica Internacional



PABLO CORTÉS TOMÉ
DIRECTOR DE OPERACIONES
Y MARKETING



JOSÉ CORTÉS
DIRECTOR GENERAL



Cinzel, 6, 2º, of. 10
28522 Rivas Vaciamadrid - Madrid - Spain
T. +34 917 753 079 - F: +34 917 763 007
Movil: +34 626 024 223
pcortes@overseastrade-es.com

SERVICIOS

- Transitarios
- Servicio FCL/LCL
- Transporte aéreo
- Agentes de aduana
- Comercio internacional
- Proyectos y cargas sobredimensionadas
- 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

La sede central de Overseas & Trade Logística Internacional está en Madrid. Cubre todo el territorio nacional con excelentes agentes en aeropuertos y puertos de España.

Son miembros de la red de agentes Security Cargo Network (SCN) www.securitycargonetwork.com.

Cubren con más de 200 agentes, más de 100 países en el mundo.



Posta Logistics



ALEJANDRO POSLED
DIRECTOR - GENERAL MANAGER



Jaume I, 10, local 6
08206 Sabadell
ap@posta-logistics.com
www.posta-logistics.com

En Posta Logistics contamos con más de 20 años de experiencia en el sector del transporte terrestre de mercancías que están reflejados en el profundo conocimiento en materia aduanera y logística. Ofrecemos una amplia gama de servicios especializados en países de Europa, Asia central, Cáucaso y Oriente Próximo. Buscamos soluciones exclusivas para envíos a Ucrania, Bielorrusia y Rusia. Siempre ofrecemos la solución para los envíos más difíciles. Cuando nadie puede, queda la opción de Posta Logistics.

Disponemos de la certificación ISO 9001:2015 y GDP.

SERVICIOS

- Envíos de productos farmacéuticos GDP por toda Europa y Países del Este
- Transporte con control de temperatura
- Transporte nacional e internacional de proyectos, cargas pesadas y sobredimensionadas, equipos y maquinaria nuevos y usados, traslado de fábricas
- Transporte de mercancía de automoción
- Transporte de plantas fotovoltaicas
- Envíos urgentes, incluidos MiniTIR, furgonetas, etc.
- Gestión aduanera
- Almacenaje y consolidación de cargas



SECTORES

- Industria Farmacéutica (GDP)
- Industria Química (ADR)
- Industria pesada (proyectos, cargas extradimensionales, etc.)
- Fotovoltaica
- Automoción
- Cruceros

RFL Cargo



FAUSTO DEL RÍO
CEO



Av. Antonio Ferrandis, 10, 1ª D
46013 Valencia
T. 978 035 035
info@rflcargo.com
www.rflcargo.com

RFL Cargo es un operador logístico integral, transitario internacional y agente de aduanas, con una sólida estructura global y presencia en los principales mercados.

Ofrecemos soluciones de transporte marítimo y aéreo, así como servicios de almacenaje y distribución en toda la península Ibérica, adaptándonos a las necesidades específicas de cada cliente.

Nuestro equipo está formado por profesionales con amplia experiencia y una sólida trayectoria en el sector, lo que nos permite garantizar un servicio personalizado, flexible y altamente comprometido. Apostamos por la profesionalidad y la excelencia operativa, permitiendo que nuestros clientes se centren en su negocio mientras nosotros gestionamos con eficiencia sus cadenas logísticas.

RFL Cargo: su operador logístico global.



Salvat Logística



Zona de Actividades Logísticas (ZAL)
C/ Atlàntic, 102-110
08040 Barcelona
T. +34 932 638 900
salvat.bcn@salvatlogistica.com
www.salvatlogistica.com

Salvat Logística, S.A. ofrece a sus clientes una gestión integral de la cadena de suministro, abarcando desde el transporte internacional terrestre, marítimo y aéreo, hasta la distribución nacional y el almacenaje de mercancías. Nuestro objetivo es aportar soluciones flexibles y eficientes, adaptadas a las necesidades específicas de cada cliente y sector.

Con sede central en la Zona de Actividades Logísticas (ZAL) del Puerto de Barcelona y delegaciones en Madrid, Valencia, Irún, Bilbao, Algeciras, Tarragona, La Jonquera, Girona, Lleida y Sevilla, disponemos de una red propia que nos permite dar cobertura operativa a nivel nacional e internacional, reforzando la fiabilidad y seguridad nuestros servicios.

La calidad y la seguridad son ejes fundamentales en nuestra forma de trabajar. Disponemos de certificaciones internacionales que avalan nuestros procesos y estándares de servicio, incluyendo O.E.A (Operador Económico Autorizado) en su grado máximo. Estas acreditaciones refuerzan nuestra capacidad de ofrecer un servicio ágil, seguro y competitivo en un entorno global cada vez más exigente.

Nuestro objetivo es ofrecer un servicio integral y personalizado, gestionado con eficacia en los diferentes modos de transporte, optimizando rutas y costes, y garantizando visibilidad en todo el proceso. La experiencia, la innovación tecnológica y el compromiso con la calidad son pilares que nos permiten acompañar a nuestros clientes en sus operaciones internacionales con la máxima confianza y experiencia en el mercado actual.



Savino Del Bene



FABIO GAVA

SPAIN EXECUTIVE DIRECTOR /
DEPUTY MANAGING DIRECTOR

Savino Del Bene es un grupo multinacional de origen italiano con más de 120 años de experiencia en transporte y logística internacional. Con más de 340 oficinas y 6.200 empleados en todo el mundo, combina la solidez de una red global con la atención personalizada de un servicio local. En España, dispone de oficinas en Valencia (sede central), Alicante, Barcelona, Bilbao, Madrid, Sevilla, Vigo y Zaragoza, además de almacenes logísticos en Alicante, Madrid y Valencia, este último con 6.500 m² equipados con las últimas tecnologías en materia de seguridad.

La compañía ofrece soluciones integrales para importadores y exportadores: transporte marítimo, aéreo y terrestre, consolidación, aduanas, contract logistics con integraciones a portales de e-commerce y distribución. Entre sus servicios diferenciales destacan el Sea+Air, que combina la economía del marítimo con la rapidez del aéreo; el live map tracking, que permite al cliente conocer en tiempo real la ubicación de su carga; y la división especializada en logística hotelera.

Savino Del Bene España es Operador Económico Autorizado (OEA) y asesora a los exportadores en el uso de Incoterms, impulsando prácticas más seguras que aportan mayor control documental, fiscal y comercial.



SAVINO DEL BENE®

Global Logistics and Forwarding Company

Dr. J. J. Dómine, 18 A

46011 Valencia - Spain

T. +34 963 241 350

T. +34 678 871 990

solutions.es@savinodelbene.com

www.savinodelbene.com



En un sector altamente competitivo, Savino Del Bene España se distingue por su presencia local, flexibilidad operativa y orientación al cliente, consolidándose como un socio estratégico de referencia para empresas que buscan eficiencia y valor añadido en sus cadenas de suministro.

Slot Charter



ALEJANDRO ROIG

MANAGING DIRECTOR



C/ Consuelo, 9, bajo
46011 Valencia - España

www.slotcharter.net

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.

Ofrece 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 importantes del mundo, como Freight Forwarder Networks.

Slot Charter Group pertenece a la familia Roig, afincada en el puerto de Valencia desde hace más de 80 años.

Por lo que respecta a la división de transporte, la empresa siempre 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.



Todo en **ARTES GRÁFICAS**

CATÁLOGOS

LIBROS_REVISTAS

CALENDARIOS

AGENDAS

PACKAGING



queremos que te lleves una gran impresión



**PIDE TU PRESUPUESTO
SIN COMPROMIS**

Tel: 96 330 18 32



www.grupodiario.com
pedidos@grupodiario.com



Stock Logistic Transport



RICARDO MORENO
CHIEF EXECUTIVE OFFICER (CEO)

Stock Logistic Transport es un operador logístico internacional que ofrece a sus clientes cobertura y flexibilidad en sus exportaciones e importaciones a cualquier destino del mundo. Presencia y alcance global. La compañía trabaja con todo tipo de mercancías y destaca como operador de referencia, a nivel nacional, en almacenaje y distribución de productos forestales (papel y derivados).

Al mismo tiempo, la compañía proporciona soluciones de almacenaje, distribución en seco y refrigerados en sus almacenes distribuidos en toda la península Ibérica.

Stock Logistic Transport siempre elige el medio más adecuado para hacer llegar la carga a cualquier país del mundo: transporte marítimo, ferrocarril, avión, transporte por carretera o una combinación. El objetivo final es ayudar a impulsar el negocio de sus clientes o la conquista de nuevos mercados.

La transitaria internacional, integrada en la división logística de Grupo Alonso, cuenta con las ventajas y el valor diferencial de poder aprovechar las sinergias de formar parte de un holding internacional con presencia en todos los eslabones de la cadena logística: terminales portuarias, navieras, transporte terrestre, plataformas logísticas multimodales y operadores logísticos. Stock Logistic, transportamos tu mercancía a cualquier parte del mundo.



Av. Cardenal Benlloch, 69
46021 Valencia
www.stocklogistic.com



Translevante



Mª CARMEN TORÁ GIMÉNEZ
DIRECTORA

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

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

Son especialistas en:

- Transporte marítimo en exportación e importación tanto de servicios de contenedor completo como consolidados.
- Transporte aéreo en exportación e importación.
- Transporte terrestre en exportación e importación.
- Cross-Trade desde terceros países.



Dr. J.J. Dómine, 14, pta. 3
46011 Valencia
T. 963165900
tlv@translevante.es
www.translevante.es



- Aduanas: asesorando a sus clientes en materias fiscales y tratando de minimizar los tiempos cumpliendo siempre con la normativa en vigor.

VALORES AÑADIDOS

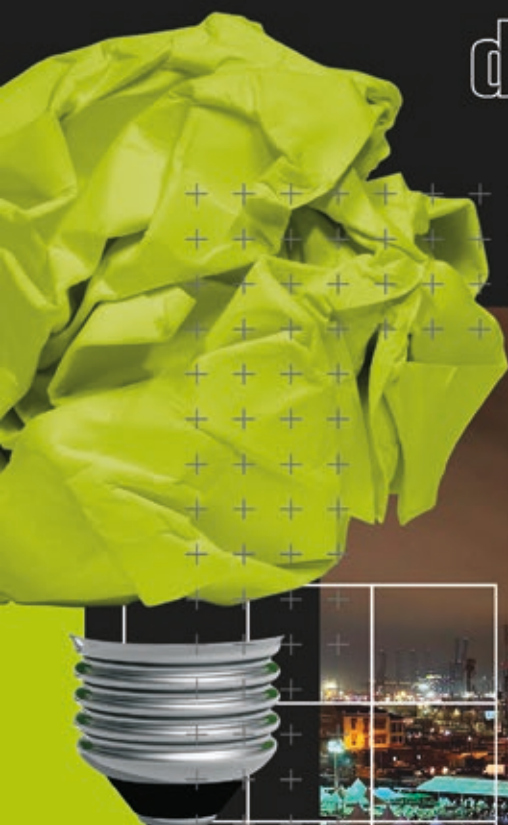
- **Atención personalizada:** se adaptan a las necesidades de cada cliente ofreciendo las mejores alternativas para poder realizar un servicio incomparable.
- **Compromiso con los clientes:** diseñando soluciones que satisfagan sus necesidades, estando presentes en todo el proceso del servicio.
- **Calidad:** la calidad es fundamental para ellos, por esa razón, su personal recibe formación continua que le permite estar al día en las novedades sectoriales.
- **Confianza:** desarrollada en los 40 años de actividad.



taller de IDEAS y COMUNICACIÓN

ESPECIALISTAS

en organización de
todo tipo de **EVENTOS**
de empresa



CONTACTA

CON NOSOTROS

eventos@grupodiario.com

+34 963 30 18 32

VISITA WWW.GRUPODIARIO.COM

Diario del Puerto
PUBLICACIONES