



Transitarios marítimos: un futuro complejo

Por Agustín Montori, Presidente Comisión Marítima FETEIA-OLTRA

Colocamos el adjetivo “marítimos”, entendiendo bien que la actividad transitaria no se refiere únicamente al mundo marítimo, sino más bien a todos los ámbitos de la logística: transporte terrestre, marítimo, aéreo, almacenaje, aduana y gestión de operaciones en general. Una función tradicionalmente muy versátil y, es por ello, que esta figura económica se ha mantenido plenamente vigente con los muchos años de actividad y aún mejorado su posición en el marco del comercio y transporte internacional.

Sin embargo, uno de los actores –y no el menos importante de la cadena de transporte marítima, el armador, y en este caso alguno de los armadores más importantes en el mundo del contenedor, que es el más representativo en cuanto a transporte de mercancías y bienes por vía marítima- ha tomado una actitud decididamente controvertida (por usar una palabra no agresiva), con los transitarios.

Resulta bastante claro que, pese a la reducción de costes de los buques, por tamaño, mejora del aparato motor, diseño, etc. las medidas no resultan suficientes para mantener unas cuentas saneadas con los ingresos de los fletes únicamente. Por ello, y progresivamente, los armadores han ido ampliado su intervención en otros aspectos del movimiento de contenedores como es el paso del contenedor por las terminales –carga y descarga- y el transporte de los contenedores desde y hacia el puerto, actividades estas en que la intervención de los armadores es prácticamente total.

Pero algunos de entre ellos han ido más allá y han optado por la posición de ser “integradores del transporte global de contenedores”, mediante la integración vertical de su negocio, obtenida con la compra (tienen una gran capacidad financiera) de empresas transitarias, representantes aduaneros, plataformas electrónicas de fletes... entrando en algunos aspectos que eran definitorios del transitario, como es la financiación de las operaciones y la oferta de servicios anexos al comercio internacional, como son los seguros marítimos.

El objetivo es el de absorber todo el movimiento del contenedor desde su origen a su destino, quedando a priori poco resquicio para la actividad del transitario.

Una salvedad debe de hacerse: esta iniciativa de los armadores se refiere siempre al contenedor completo –FCL (full container load)-, ya que en el caso del “grupaje” (lotes pequeños de mercancías que se agrupan en un contenedor), su operatividad requiere medios e instalaciones y personal para el que los armadores no están muy motivados.

Este comportamiento de los armadores es muy particular del mundo marítimo. En el transporte aéreo, las grandes compañías –carriers-, como quiera que en este tipo de transporte se mueve mucha mercancía en grupaje, no confrontan con los transitarios, siendo



la relación entre ambos actores fluida y satisfactoria para ambos. Y el caso del transporte por carretera es, todavía, el de un sector muy atomizado, en el que los transitarios gozan de una gran posición.

De modo que el problema se refiere fundamentalmente al caso marítimo, donde la competencia del armador, que en principio es un proveedor de servicios para el transitario, pone de manifiesto una confrontación en la que éste lleva aparentemente la peor parte, porque el armador posee los medios y tiene una capacidad financiera bastante superior. Si además cuenta en su estructura vertical con una empresa que se mueve íntegramente en el campo de los transitarios, el panorama para estos últimos es ciertamente complejo.

Sin embargo, son varias las posibilidades de capear esta controversia que están en manos de los transitarios marítimos:

- El armador y la naviera es un negocio de activos.
- El transitario es un negocio de personas; de equipos humanos que se mueven globalmente en seguimiento del buen resultado de las operaciones de un cliente.
- El armador puede crear plataformas electrónicas de fácil acceso a muchos usuarios a la vez pero no puede dar un “servicio integral” a un cliente determinado. La eficiencia y la calidad no son adjetivos que acompañen a estas estructuras verticales, pese a que cuentan con instrumentos para medirlas.
- Por el contrario, los transitarios deben insistir en la digitalización, en la integración y en la creación de servicios de valor añadido.

Hasta aquí algunas de las particularidades que ofrece el transporte de contenedores y que no harán otra cosa que remarcar en el próximo futuro. Ya la Fiata (Federación Internacional de Transitarios) es plenamente consciente de este asunto, de igual forma que las respectivas asociaciones nacionales de transitarios como el caso de Feteia en España.