



Las entidades Feteia-Oltra y Transprime Spanish han alertado en un comunicado sobre las “prácticas nocivas y éticas” de las compañías navieras. La denuncia se ha realizado después de que el martes 16 de diciembre, Maersk anunciara que se reserva el derecho de cesión de los contenedores de importación en el puerto de Barcelona, a partir del día 15 de enero de 2021, práctica que ya lleva realizando un tiempo en el puerto de Algeciras, como SeaLand.

En el documento, la directora de Feteia-Oltra, Blanca Guitart, asegura que “este nuevo anuncio supone un paso más en las iniciativas de carácter oligopólico llevadas a cabo en los últimos tiempos por las navieras: siete de los grandes armadores de contenedores controlan el 75% del mercado y 15 de las 27 alianzas están por encima del 30% permitido de dominio de mercado (estudio ITF2019).

Para la entidades, la decisión es un nuevo paso de aprovechamiento de una situación ventajosa para tratar de dejar sin margen de actuación a los operadores económicos, cuyo resultado final será el empeoramiento de los servicios prestados. Las consecuencias serán directas para los consumidores finales de los bienes y para todo el sector económico marítimo-logístico, con la posible destrucción de buena parte del mercado y de sus estructuras básicas de funcionamiento.



Afectación a la libre competencia

Guitart afirma que la decisión reducirá el número de prestadores de servicios y, por lo tanto, rebajará las opciones de mercado, afectando directamente a la calidad de la libre competencia. Estas iniciativas generan, a medio o largo plazo, un empeoramiento de la calidad del servicio y un encarecimiento de los precios, que en última instancia afectará a todos los consumidores.

En el contexto de la pandemia de la Covid-19, en el que la cadena logística marítima ha sufrido múltiples tensiones que la han puesto en peligro debido principalmente a la alteración de la demanda y a la nula actitud de servicio por parte de las grandes alianzas marítimas, Feteia y Transprime alertan de “los graves obstáculos interpuestos por las compañías navieras”.

Además de esta actuación, las entidades advierten de otras surgidas desde el inicio del escenario pandémico y que provocan múltiples conflictos en la cadena logística, como las subidas artificiales de precios, imposición de recargos y premiums para embarcar, blank sailings, cut&runs, falta de contenedores, todo ello, prácticas que están provocando un empobrecimiento del servicio sumado a un encarecimiento artificial de fletes y costes colaterales. No debe obviarse que en una situación de grave crisis generalizada como la actual, las navieras están obteniendo unos beneficios récord.

Denuncia ante la Comisión Europea

Las asociaciones firmantes del documento instan a la Comisión Europea y a las Autoridades Competentes españolas, a las que les trasladaran la denuncia, a que sigan las iniciativas de otras Administraciones como la FMC norteamericana, las autoridades de China y Corea del Sur, para que “realicen exhaustivas investigaciones sobre las actuaciones de las navieras, todo ello con el objetivo de recuperar la normalidad operacional y de servicio necesarios en los flujos de transporte marítimo”.



Estos episodios, según añaden, son una muestra de que el marco creado y legitimado por la normativa europea, Consortia Block Exemption Regulation, se utiliza como pretexto para integraciones verticales y acuerdos comerciales entre competidores, que genera efectos absolutamente perjudiciales para la integridad del mercado. Así, Feteia y Transprime precisan que “no tiene ningún sentido defender su vigencia, puesto que no cumple los objetivos para los que supuestamente se creó: la mejora de los servicios prestados al usuario final, mientras se está fomentando un mercado oligopólico y con graves deficiencias”.

El comunicado puntualiza que esta nueva práctica nociva de reserva del derecho de cesión del transporte no se ha puesto en funcionamiento en ningún otro país europeo, donde el propio armador pretenda absorber, además del flete marítimo y las operaciones en la terminal, el transporte del contenedor también en su tramo terrestre. Por este motivo, Feteia y Transprime creen que “esta dañina iniciativa priva al cliente final de escoger la opción más conveniente para su flujo logístico y deteriora la calidad del servicio prestado”. Por eso, califican el escenario de “impracticable e inaceptable aún en un entorno de una prueba piloto y cuenta con nuestra oposición más rotunda”.