

Puertos Navieras **y Transporte Marítimo**

FEIEIA-OLTRA Y TRANSPRIME SPANISH SHIPPERS' COUNCIL ALERTAN SOBRE NUEVAS PRÁCTICAS NOCIVAS Y POCO ÉTICAS DE LAS COMPAÑÍAS NAVIERAS

Desde el inicio de la pandemia de COVID-19 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.

Sin embargo, en un momento en que resulta absolutamente necesario recuperar el flujo regular de la carga y la colaboración transversal de todos los agentes implicados para asegurar la fluidez de la cadena de suministro nos encontramos, una vez más, con graves obstáculos interpuestos por las compañías navieras.

El martes 16 de diciembre, Maersk anunció 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. 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 por ciento del mercado y 15 de las 27 alianzas están por encima del 30% permitido de dominio de mercado (estudio ITF2019). Es también 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.

No cabe duda que una decisión como esta reducirá el número de prestadores de servicios y, por lo tanto, reducirá 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.

Esta actuación se une a otras surgidas desde el inicio del escenario pandémico y provoca múltiples conflictos en la cadena logística: 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.

Puertos Navieras **y Transporte Marítimo**

Todo lo expuesto es una muestra más 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. 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, más al contrario, se está fomentando un mercado oligopólico y con graves deficiencias.

Es importante remarcar 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. Esta dañina iniciativa priva al cliente final de escoger la opción más conveniente para su flujo logístico y deteriora la calidad del servicio prestado. Este escenario es impracticable e inaceptable aún en un entorno de una prueba piloto, y cuenta con nuestra oposición más rotunda.

Instamos a la Comisión Europea y a las Autoridades Competentes españolas, a las que les trasladaremos oportuna 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.