

Diario del Puerto.com

Portada »

Emili Sanz-ATEIA Barcelona: "Debe revisarse el proceso de concentración de las navieras de manera urgente"

El presidente de la Asociación de Transitarios, Operadores Logísticos y Representantes Aduaneros de Barcelona (ATEIA-OLTRA Barcelona), Emili Sanz, ha reconocido, en una carta abierta, "estar desagradablemente sorprendido por la derrota que está siguiendo el negocio marítimo durante estos últimos meses y muy especialmente aquellos que tienen su origen o destino en China".



Emili Sanz, ATEIA-OLTRA Barcelona.

"Como Asociación, no podemos ni debemos tomar posición en relación con los precios y otras condiciones de servicio, o si estos precios o condiciones se forman y determinan conforme a las reglas normales del mercado (sean o no convenientes para nuestros asociados)", esclarece el presidente en su comunicado.

Sin embargo, añade Emili Sanz, "lo que sí podemos hacer es poner de manifiesto que, en nuestra opinión y de un tiempo a esta parte, todo indica que las reglas del libre mercado se pueden estar viendo afectadas por una clara falta de competencia, ya sea por el abuso de posiciones dominantes, como por una restricción artificial de las fuentes de aprovisionamiento".

” Todo indica que las reglas del libre mercado se pueden estar viendo afectadas por una clara falta de competencia, ya sea por el abuso de posiciones dominantes, como por una restricción artificial de las fuentes de aprovisionamiento"

Diario del Puerto.com

En esta línea, el presidente de ATEIA Barcelona señala que los indicios de esta situación son "múltiples".

"Todo indica que las reglas del libre mercado se pueden estar viendo afectadas por una clara falta de competencia, ya sea por el abuso de posiciones dominantes, como por una restricción artificial de las fuentes de aprovisionamiento"

"Todos hemos visto como cualquier garantía de embarque se ha esfumado. Las anulaciones de escalas (blank sailings) son una constante. Las condiciones y recargos lesivos para los cargadores, como el EIS (Equipment Imbalance Surcharge) o el PSS (Peak Season Surcharge) y otros similares se replican y se extienden de una compañía a otra de forma casi inmediata", entre otros, enumera Sanz.

Ante esta situación "no podemos hacer nada porque todas las navieras hacen lo mismo (suponiendo que exista alternativa real, lo cual es mucho suponer), de forma que, como dicen los clásicos, o lo tomas o lo dejas", denuncia el presidente de la entidad.

"A pesar de que a fecha de hoy estamos todavía inmersos en una pandemia de ámbito mundial que afecta a la mayoría (por no decir a todas) de actividades de carácter comercial, leo en la prensa generalista o en los medios del sector que algunas navieras han obtenido en este pasado ejercicio del 2020 unos beneficios ingentes y cifrados en cientos (cuando no miles) de millones de euros", algo que según Emili Sanz "no parece lógico".

” Sanz recuerda "la catarata de fusiones y alianzas que se han venido produciendo en los últimos años hasta crear unos monstruos capaces de controlar el mercado"

De este modo, y haciendo un análisis retrospectivo, el presidente de ATEIA Barcelona recuerda "la catarata de fusiones y alianzas que se han venido produciendo en los últimos años hasta crear unos monstruos capaces de controlar el mercado e imponer cualquier condición a la carga y de atezar, incluso, a puertos y otras instituciones públicas".

A este respecto, Sanz se pregunta "qué transitario puede permitirse el lujo de pelearse o no embarcar con la naviera paisana de Hamlet, o con otra, esta compatriota de Víctor Hugo... ninguno".

Debe revisarse, "a mi juicio, todo ese proceso de concentración y de manera urgente, a fin de que se restablezca una verdadera competencia en el mar".

Diario del Puerto.com

” “El mercado es libre y debe seguir siéndolo para todos, y en cuanto a las navieras, deben poder hacer lo que más les convenga a ellas y a sus accionistas, pero las autoridades deben velar por que, desde posiciones de dominio, no se cometan abusos”

Problema "a nivel mundial"

A pesar de "las limitaciones" de ATEIA Barcelona por su carácter "provincial", Emili Sanz afirma haberse visto en la "obligación" de **"exponer lo que consideramos como prácticas de dudosa legitimidad y que sus consecuencias sin duda repercuten negativamente en las actividades del día a día de nuestro colectivo"**, así como en el de nuestros clientes: las empresas exportadoras e importadoras y de toda la economía, en general".

Según explica el presidente de la Asociación en su comunicado, esta situación afecta tanto al entorno geográfico "más próximo" como a "nivel mundial".

"Así lo demuestra un reciente escrito redactado y publicado de forma conjunta por **TRANSPRIME** (Asociación Española de Empresas Cargadoras) y **FETEIA-OLTRA**, nuestra Federación Española de Transitarios", esclarece.

Asimismo, recuerda las las recientes declaraciones de **CLECAT** (Asociación Europea de Transitarios) y del **ESC** (European Shippers' Council).

"Ambas organizaciones, con sede en Bruselas, **han denunciado los daños que este comportamiento está ocasionando al comercio marítimo** en un momento de recesión económica como el que nos está tocando vivir", situación que ha comportado "una petición a la Comisión Europea para que tome medidas similares a las que están aplicando las autoridades de competencia en otros lugares del mundo", señala Emili Sanz.

"El mercado es libre y debe seguir siéndolo para todos, y en cuanto a las navieras, deben poder hacer lo que más les convenga a ellas y a sus accionistas, pero **las autoridades deben velar por que, desde posiciones de dominio, no se cometan abusos"**.