

el canal.

MARÍTIMO Y LOGÍSTICO

Emilio Sanz: “Debe revisarse el proceso de concentración de las navieras para que se restablezca una verdadera competencia”



Emilio Sanz

Presidente de ATEIA Barcelona

En calidad de Presidente de la Asociación de Transitarios, Operadores Logísticos y Representantes Aduaneros de Barcelona (ATEIA-OLTRA Barcelona), reconozco 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.

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). 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.

el canal.

MARÍTIMO Y LOGÍSTICO

Los indicios son múltiples. 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, etc. etc. Y 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. Y, por si lo anterior no fuera suficiente, 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. No parece lógico ¿verdad?

Hago entonces un análisis retrospectivo y me vienen a la mente 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. No quiero personalizar, pero me pregunto, por ejemplo, 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.

Debido al ámbito provincial de nuestra Asociación, soy plenamente consciente del escaso o limitado eco que tendrán las palabras contenidas en el presente artículo. Sin embargo, me he creído 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.

Esta situación no afecta solamente al ámbito de nuestro entorno geográfico más próximo, sino que ya podemos hablar de un problema a nivel mundial y 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.

Y no menos importantes son las recientes declaraciones de CLECAT (Asociación Europea de Transitarios) así como 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 ésta que ha comportado una petición a la Comisión Europea para que tome medidas

el canal.

MARÍTIMO Y LOGÍSTICO

similares a las que están aplicando las autoridades de competencia en otros lugares del mundo.

En definitiva, y ya concluyo: 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.