

CIRCULAR
MAR.-F- 06/21
09/11/21

ACTA COMISIÓN MARÍTIMA
27 de octubre de 2021
(Videoconferencia a través de Teams)

ASISTENTES

Agustín Montori
Enric Ticó
Blanca Guitart
Martín Fernández

Presidente Comisión
Presidente FETEIA-OLTRA
Directora FETEIA-OLTRA
Adjunto-Secretario Técnico FETEIA-OLTRA

Ismael de Marcos
Iván Ojeda
Aitor Artaza
Iñigo Arce
Juan Uhia
Cristina Martín
Domingo Cia
Luis Rosa
Agustín Iglesias

ATEIA-OLTRA Aragón (A.ARG)
ATEIA-OLTRA Asturias (A.AST)
ATEIA Bizkaia-OLT (A.BZK)
ATEIA Bizkaia-OLT (A.BZK)
ATEIA-OLTRA Galicia (A.GAL)
ATEIA-OLTRA Madrid (A.MAD)
ATEIA-OLTRA Madrid (A.MAD)
ATEIA-OLTRA Valencia (A.VLC)
ATEIA-OLTRA Valencia (A.VLC)

Ha excusado asistencia Emilio Sanz, Presidente de ATEIA-OLTRA Barcelona

Siendo las doce horas del día 27.10.2021, por videoconferencia a través de Teams, el Presidente da comienzo a la reunión de la COMISIÓN MARÍTIMA de la Federación, previamente convocada, con la asistencia de las personas anteriormente indicadas para tratar los siguientes temas del orden del día:

1. Aprobación del Acta de la reunión anterior de 28.05.20 (adjunta)
2. Situación general del transporte marítimo de contenedores
3. La creación de plataformas blockchain por parte armadores
4. La situación en España
5. Exportación/importación
6. Expectativas y previsiones
7. Las propuestas de fletamento colectivo de buques
8. Acciones Internacionales, Europeas- CLECAT, FIATA, USA. Otros
9. Paraaduaneros
10. Turno abierto de intervenciones

Previo.- En primer lugar, toman la palabra Blanca Guitart, Directora de FETEIA para anunciar que durante la reunión se conectará un representante de la Autoridad Portuaria de la Bahía de Algeciras para presentar un estudio que muestra los perjuicios que puede ocasionar el programa Fit Fot 55 y, en concreto, el Proyecto de Directiva sobre emisiones: dicho proyecto pretende establecer tasas por el 100% de emisiones generadas por las embarcaciones en transporte intra-uniión y el 50% por transportes con origen o destino en la UE. Esto puede causar problemas por la enorme competencia del puerto de Tánger Med.

A continuación, se comienzan a tratar los asuntos del Orden del día.

Primero.- Aprobación de acta de la reunión anterior.

El Presidente consulta a los participantes si tienen comentarios a la misma para ser modificada o si se da por aprobada.

El acta se aprueba por unanimidad.

Segundo.- Situación general del transporte marítimo de contenedores.

Comienza el Presidente su exposición indicando que todos los presentes, en mayor o menor medida conocen y sufren la situación existente.

En cuanto al precio de los fletes, no hay mucho que decir. Es cierto que se encuentran en máximos históricos, pero las compañías armadoras cuentan, al menos hasta la fecha, con el aval de las autoridades a su actuación.

El único sitio donde parece que puede haber cambios a corto plazo es en los Estados Unidos de América, pero en el resto de localizaciones, como la Unión Europea, China o Corea, por ahora las autoridades se muestran preocupadas, sin pasar de ese tipo de declaraciones institucionales. Cierto es que últimamente parece que la escalada está frenándose.

Los expertos sobre la materia consideran que los precios de los fletes pueden continuar subiendo en octubre, si bien parece que no subirán mucho durante 2022; los precios están estabilizándose, pero lentamente.

En 2023 entrarán en el mercado 5.000.000 de TEUs para los "*ultra large*", a los que hay que unir los contenedores que fabriquen ciertas Compañías. Esto podría implicar que bajen algo los precios actuales.

Actualmente hay una gran concentración en el lado de los armadores, en contraposición con lo atomizado del lado de los clientes.

Tercero. La creación de plataformas blockchain por parte armadores

Los armadores han ido desarrollando sus estrategias de negocio mediante la creación de plataformas blockchain, lo que les permite explotar toda la cadena barco/terminal/tierra (operadores *end to end*).

Donde más se ha desarrollado esta estrategia, por ahora, es en Estados Unidos, que tiene un modelo ligeramente diferente, con los NVOCC, pero, en definitiva, es una vía de actuación para el servicio *end to end*.

Desde FETEIA-OLTRA, se está buscando ofrecer a nuestras empresas la posibilidad de disponer de una alternativa a esto, con la plataforma e-Customs, que es una plataforma blockchain casi a la medida de los transitarios. Se busca que las empresas del colectivo dispongan de una plataforma sin tener que depender de las navieras.

Cristina Martín (A. MAD) apunta que en la actualidad existen muchas plataformas. La idea con la que se constituyó e-Customs es ofrecer la herramienta para competir contra todas esas plataformas, a través de esta plataforma abierta, sin obligar a nadie a trabajar con nadie. La plataforma estaría conectada a los parauaneros y está abierta para ofrecer otras funcionalidades que necesiten las empresas.

Recientemente les ha contactado Tradelens, pero quieren mantenerse como interoperable e independiente.

El Presidente considera que las ATEIAs deben conocer de primera mano la memoria de la plataforma. El hecho de que una organización patronal pueda desarrollar una iniciativa como esta puede resultar muy positivo.

Quinto. Exportación/importación

Se debate le punto quinto del orden del día antes del cuarto.

Actualmente existen muchos problemas y no solo por el precio. Hay escasez de contenedores que impide ejecutar las operaciones y el colapso en China tiene enorme impacto.

Ismael de Marcos a(A. ARG) punta que la situación con todo el continente americano es muy preocupante. No pueden dar servicio a todas las solicitudes que reciben.

En este punto se interrumpe el debate de los puntos del Orden del Día porque se conecta Luis Núñez Vera, responsable de las Relaciones con Europa de la Autoridad Portuaria de Bahía de Algeciras.

Explica el problema que se avecina con la implementación del proyecto Fit for 55. Hace un par de años, la presidenta de la Comisión Europea Ursula Von der Leyen anunció el "*Green Deal*" que tiene por objeto la reducción de emisiones (inicialmente el objetivo era rebajar un 30% el nivel de emisiones en 2030, pero se ha elevado ese objetivo hasta el 55%).

Se está trabajando en una normativa para imponer tasas a las emisiones generadas por el transporte marítimo (en concreto tasas por el 100% de emisiones generadas por las embarcaciones en transporte intra-uniión y el 50% por transportes con origen o destino en la UE).

Lo anterior tiene, indudablemente, un impacto en la competitividad del Puerto de Algeciras y genera una distorsión en la capacidad de la cadena de suministro de la UE al provocar el traslado de barcos fuera de la UE y de Algeciras en particular.

Debe tenerse en cuenta que el Puerto de Algeciras y Tánger Med son muy similares.

Además de esta normativa, hay que tener en cuenta todos los proyectos regulatorios sobre combustibles (que implican la obligación de utilizar biocombustibles y energía eléctrica).

Se muestran las diferentes propuestas planteadas en el estudio sobre cómo contrarrestar los posibles efectos negativos del proyecto normativo.

Martín Fernández le comunica que FETEIA-OLTRA, a través de CLECAT ya alertó a la Comisión Europea sobre esta cuestión, mencionando expresamente que los puertos del Magreb podrían robar mucha actividad a los europeos si la normativa no se adapta a la realidad del mercado.

Tras la presentación de Luis Núñez Vera, se retoma el punto quinto del orden del día.

Ismael de Marcos (A.ARG) explica que están sufriendo múltiples dificultades para encontrar espacios disponibles en barcos (si bien no sabe los motivos exactos de ello), por lo que sospecha que esto estará afectando al ritmo de exportaciones de España. No se están respetando los acuerdos para enviar carga a ciertos puertos.

La situación de Norteamérica es de sobra conocida. El lado atlántico de Sudamérica, por ahora, está algo mejor, pero también con muchos problemas.

El Presidente sugiere consultar a las asociaciones de cargadores para ver si esa información puede resultar de ayuda para evitar los colapsos. También se podrían realizar consultas a autoridades portuarias.

Por último, el Presidente informa que las previsiones es que el comercio mundial crezca un 6%.

Cuarto. La situación en España.

Los operadores de Canarias han subido los precios de los fletes de manera generalizada, unos 200 euros de media, durante los meses de septiembre y octubre. En todas las comunicaciones se han indicado motivos muy similares y, algunos de ellos, alejados de la realidad.

Martín Fernández realiza un breve resumen de los resultados del estudio realizado: en primer lugar, en todos los casos existen fechas muy parecidas, cantidades también similares y, tal y como había indicado el Presidente, motivos muy cercanos.

A día de hoy, la Unión Europea no se está dando por aludida en la cuestión del precio de los fletes. De hecho, esta misma semana, remitió una misiva a CLECAT en la que indicaba que no dispone de indicio alguno que llevara a la conclusión de que se están infringiendo las normas de competencia.

El Presidente concluye que la situación actual es que los armadores están atacando al resto de operadores y las autoridades, por ahora, no están poniendo solución al asunto. Están pasando muchas cosas en el mercado y considera que FETEIA-OLTRA debería hacer algo para proteger al colectivo. Una posibilidad sería remitir un escrito a la CNMC para que investigue el asunto, pues la excusa del aumento de los costes de las terminales es muy peregrino, puesto que, de hecho, han bajado).

Cristina Martín (A.MAD) sugiere la posibilidad de iniciar conversaciones con la Asociación de Cargadores de España (ACE) puesto que están utilizando nuevas tecnologías para tratar de sobreponerse a la situación actual.

El Presidente de FETEIA-OLTRA, Enric Ticó, opina que la Federación debe ejercer las posibilidades de que disponga. Las navieras están, en estos momentos, realizando esas prácticas porque se les ha dejado. Han actuado con la coartada de Consortia.

Juan Uhia (A.GAL) apunta que en USA y en China las Administraciones sí están adoptando posturas al respecto.

El Presidente confirma que el Congreso norteamericano estaba debatiendo el asunto, pero a día de hoy lo único destacable es que la FMC ha publicado sus criterios sobre "Demurrages & Detentions".

Volviendo al asunto del orden del día, considera que FETEIA-OLTRA debería intentar algo.

Se aprueba por unanimidad proponer la interposición de al órgano competente de la Federación.

Sexto. Expectativas y previsiones.

Este asunto ha ido salido en los puntos anteriores del Orden del Día, por lo que se considera ya tratado.

Séptimo. - Las propuesta de fletamento colectivo de buques.

El Presidente hace un repaso de las principales noticias publicadas al respecto en las que se informaba que grandes cargadores multinacionales como Amazon, HomeDepot o Ikea estaban organizando el fletamento de buques de manera individual para mover la carga. La mayoría de portacontenedores, pero alguna otra como Coca-Cola, bulk carriers.

La realidad es que esta alternativa es muy compleja para empresas que no tengan ese enorme tamaño que pueden hacer un puerto-puerto con carga exclusiva.

No ve viable que las ATEIAs puedan organizar iniciativas como esta, por diversos motivos.

Cristina Martín (A.MAD) explica que la iniciativa de ACE consiste, básicamente en que los cargadores pasan la carga de manera anonimizada (un volumen de carga, desde un punto de origen a uno de destino). El algoritmo es el que hace los encajes. Parece que no lo hacen por una cuestión tanto de costes como de estabilizar las rutas.

Agustín Montori lanza alguna cuestión al debate como sería, en su caso, cómo se haría, quién lo organizaría o a quién se contrataría para el envío.

Agustín Iglesias (A.VLC) también considera que este tipo de iniciativas tiene como finalidad la estabilización de rutas. Explica que en su empresa han realizado alguna gestión de fletamento particular, pero es una experiencia muy difícil.

El Presidente no considera que sea una iniciativa viable para FETEIA-OLTRA.

Martín Fernández reflexiona sobre que los cargadores tienen un rol más sencillo en este tipo de servicios porque tienen el papel de cliente y agrupan de cierta manera la demanda existente. El transitario, sin embargo, tiene un doble papel cliente-proveedor, lo que lo hace más difícil jurídicamente.

Cristina Martín (A.MAD) está de acuerdo especialmente con la cuestión jurídica, pero también llama la atención sobre el hecho de que si los clientes están llevando a cabo estas experiencias, puede suponer un riesgo de pérdida de clientes.

Ismael de Marcos (A.ARG) ve el problema para el colectivo transitario en el sentido de que, al no tener el control de la cadena, el transitario podría sufrir efectos adversos a largo plazo.

Octavo. - Acciones Internacionales, Europeas- CLECAT, FIATA, USA. Otros.

El Presidente da la palabra a Martín Fernández para que explique las acciones desarrolladas.

Martín Fernández explica que FETEIA-OLTRA lleva trabajando desde el inicio de las disrupciones, tanto en el seno de CLECAT como, en menor medida, en FIATA.

Desde CLECAT se ha alertado a las autoridades sobre todas las cuestiones comentadas en la reunión (precios de los fletes, Consortia -tanto en lo relativo al incumplimiento de los porcentajes, como del propio objeto del Reglamento-, preocupaciones por intercambio de datos confidenciales y sensibles entre compañías navieras, deficiencias en las prestaciones de servicios, cancelaciones de contratos y rutas, etc.). Se sigue trabajando y no se va a parar.

Hasta ahora la respuesta de las autoridades está siendo muy decepcionante, pues no quieren implicarse en el asunto.

Tenemos la experiencia de FEDESPEDI, que ha decidido iniciar acciones ante su autoridad nacional y ya les han respondido que lo único que van a investigar es lo relativo a los servicios prestados en terminales.

FEDESPEDI también está realizando contactos con europarlamentarios italianos, que están muy encima del asunto en Bruselas, realizando consultas al más alto nivel, y no aceptando la posición pasiva de la Administración.

Noveno. - Paraguaneros

Se consulta a los participantes por si tienen algún comentario relativo a este asunto y, no siendo así, se da por tratado el asunto.

Décimo. - Turno abierto de intervenciones.

Ismael de Marcos (A.ARG) realiza una reflexión en el sentido de hacer ver que el colectivo transitario tiene un problema, con las navieras que realizan servicios *end to end* y dificultan el correcto funcionamiento del mercado. Una posible solución es hacer ver el valor de la actividad del transitario, que es quien aporta soluciones cuando surgen los problemas.

Hay que hacer ver esto a los cargadores.

Agustín Montori considera que, quizás, por ahora, la situación no es tan oscura, pues las navieras no son, todavía, capaces de ofrecer el buen servicio que ofrece un transitario; una cosa es el precio del flete y otra la calidad del servicio, que es la cuestión clave del transitario.

Y no habiendo más asuntos que tratar, se levantó la sesión siendo las catorce horas del día al comienzo indicado.
