

# el canal!

## MARÍTIMO Y LOGÍSTICO

### **E. Sanz: “Los transitarios tenemos un sistema de defensa que es nuestra profesionalidad”**



El presidente de ATEIA Barcelona (ATEIA-OLTRA), Emili Sanz, ha realizado este jueves ante la prensa un repaso sobre los efectos que está teniendo sobre las empresas transitarias el alto valor de los fletes, así como las repercusiones en el ámbito competitivo que se están produciendo con las navieras que efectúan servicios puerta-puerta. Ante estas dos problemáticas, Emili Sanz ha remarcado que, a pesar de todo, “los transitarios tenemos un sistema de defensa que es nuestra profesionalidad”.

Sobre “el brutal incremento de fletes”, como Sanz lo ha calificado y la competencia surgida entre navieras y transitarias en el lado tierra, el presidente de la Asociación de Transitarios de Barcelona ha querido dejar claro desde el principio que estas actividades de las compañías “son todas legales y amparadas por la Ley”.

# el canal!

## MARÍTIMO Y LOGÍSTICO



*Emili Sanz, presidente de ATEIA Barcelona*

**Emili Sanz: "Las navieras no están para prestar servicios puerta-puerta".  
Además, "están dando un servicio nefasto. Los transitarios somos los  
especialistas en el transporte puerta-puerta y los que podemos inventar  
cualquier cosa, así como hacer frente a los veinticuatro mil problemas que se  
nos puedan presentar"**

Respecto a los servicios integrales que están prestando las navieras, Emili Sanz es conciso: "Las navieras no están para prestar servicios puerta-puerta". Además, "están dando un servicio nefasto", ha añadido. "Los transitarios somos los especialistas en el transporte puerta-puerta y los que podemos inventar cualquier cosa, así como hacer frente a los veinticuatro mil problemas que se nos puedan presentar".

"Antes- ha continuado Sanz- teníamos una relación de amistad con los consignatarios y navieras que ahora no existe". El presidente de ATEIA ha afirmado que "se están recibiendo instrucciones de las centrales de las navieras" para marginar la figura del transitario.

El presidente de ATEIA Barcelona ha declarado que las navieras se "darán cuenta que es un ataque a su propia línea de flotación y a un colectivo como el transitario que ha sido su más fiel cliente durante décadas".

Las empresas miembros de la Asociación de Transitarios de Barcelona están mostrando "su máxima inquietud" al ser pymes que tienen que competir con grandes grupos navieros, ha explicado Sanz. En este nuevo marco competitivo, ha continuado el presidente de ATEIA, las empresas transitarías "lo están empezando a sufrir" con la pérdida de algún cliente, aunque "la profesionalidad del transitario -ha vuelto a remarcar- está haciendo que al final los cargadores vuelvan a nuestras empresas".

# el canal

## MARÍTIMO Y LOGÍSTICO

**Emili Sanz: “Sospecho que la Comisión Europea es reticente de modificar el Consortia Block Exemption Regulation porque perjudicaría a navieras que son europeas”**

En referencia a los incrementos de los fletes de hasta un 500%, Sanz piensa que de “alguna manera las navieras han propiciado esta situación”, con la pandemia del Covid, los blank sailings, y un incremento de la demanda que nadie esperaba.

Para explicar los orígenes de esta situación, Emili Sanz se remonta al 2009, año en el que “los fletes que se pagaban eran ridículos” y en el que la Comisión Europa constituyó el Consortia Block Exemption Regulation “para proteger a las navieras”. Esta regulación se prorrogó en el 2014 y “quizás entonces tenía su razón de ser, con la caída de Hanjin, pero de esta regulación surgieron nuevas alianzas y grupos navieros más fuertes hasta quedar en cuatro o cinco alianzas”, ha dicho Sanz.

De esta forma, “se han creados grupos de navieras que tienen el dominio absoluto sobre el mercado”, una posición que a nivel de las normativas de competencia “sería absolutamente inconcebible en cualquier otro colectivo económico”, ha querido añadir el presidente de ATEIA Barcelona.

En el 2019, la Comisión Europea validó hasta abril del 2024 el Consortia. “Fue entonces cuando los colectivos transitarios internacionales reclamamos, a través de CLECAT, que se presionase a la Comisión Europea para que se procediera a modificar o anular esta regulación”, ha recordado Sanz. “De momento, CLECAT no ha recibido ninguna respuesta, y a pesar de haber tantas voces en contra no sale ningún comentario desde la Comisión Europea, lo que daría a entender que no hay sensibilidad por esta cuestión”.

Sobre esta posición europea respecto a las navieras, Emili Sanz declara: “Sospecho que la Comisión Europea es reticente de modificar el Consortia Block Exemption Regulation porque perjudicaría a navieras que son europeas”.

El presidente de ATEIA Barcelona ha repasado de esta forma dos problemáticas que están afectando plenamente a las empresas de una asociación, “compuesta por un tejido de pequeñas y medianas empresas a las que les es muy difícil luchar contra esta situación”. Aunque, para terminar, Emili Sanz ha vuelto a dejar muy claro la solidez de las empresas que representa: “El transitario está hecho para lo que necesites”, ha concluido.

# **el canal!**

MARÍTIMO Y LOGÍSTICO