



El servicio del transitario, en jaque por la concentración naviera

El incumplimiento de plazos por la eliminación o reducción de escalas es la principal preocupación del colectivo transitario, según se puso de relieve en una jornada organizada por Visual Trans.

La concentración naviera ha empeorado los servicios marítimos, lo que repercute en los servicios que ofrecen los transitarios. Prueba de ello es que el no poder cumplir los plazos acordados con los clientes por la eliminación o reducción de escalas es la principal preocupación actual del colectivo transitario.



Así se puso de relieve ayer en una jornada *online* organizada por Visual Trans, que tuvo como invitado al presidente de Feteia-Oltra, Enric Ticó. La fiabilidad de los servicios marítimos ha caído de aproximadamente el 80 por ciento al 35 o 36 por ciento en unos 13 años, según señaló Enric Ticó. Unido a la eliminación de escalas, está el riesgo de que el contenedor se quede en tierra por falta de espacio y el incremento de los fletes, que son responsables del aumento en un 1,5 por ciento de la inflación mundial, según un informe de la UNCTAD, apuntó el presidente de la federación transitaria.



“El problema de fondo es el gigantismo, que está ocasionado, en buena medida, por la Unión Europea”, añadió Enric Ticó, en referencia al Reglamento Consortia Block Exemption Regulation (CBER), que exonera a las grandes alianzas navieras de cumplir con las normas de la competencia de la UE. El CBER “ha significado realmente que las navieras tienen una posición predominante y que, gracias a las excepciones (no cumplir las normas de la competencia), han podido hacer inversiones fuera de su radio de trabajo”, lo que ha favorecido la concentración vertical. “Una concentración peligrosa” que puede acabar propiciando un modelo “que no sea economía de mercado o no exista la competencia”.

Digitalización

La competitividad del colectivo transitario pasa fundamentalmente por la digitalización, “te digitalizas o no existes”. No menos importante es “la cooperación y la especialización”. El colectivo transitario “debe unirse, concentrarse y ganar volumen”, añadió.

Hay países europeos “que facilitan más el trabajo” del transitario que España, aseguró. La Administración tiene un papel fundamental en “combatir la competencia desleal”. Y también del sector público depende de que “no falten terminales” para evitar que “los barcos se sigan desviando hacia el norte de Europa porque tienen instalaciones y conexiones ferroviarias”.