

LOGÍSTICA · Transitarios y cargadores lamentan que la carga no tenga derechos y lo único que importe es el beneficio de las navieras

El servicio debe ser quien mande por encima del cliente ante la imperante "cargofobia"

→ Los máximos responsables de las patronales UNO, European Shippers' Council, FETEIA y ASTIC participaron ayer en el SIL en un coloquio en el que se analizó el papel del cliente en la actual cadena logística.

MIGUEL JIMÉNEZ

BARCELONA. En una mesa redonda organizada por Transporte XXI en el marco del SIL, gran parte del debate giró en torno al peso de las compañías navieras en la cadena logística y el papel reservado al cliente final.

Preguntado por si vivimos una nueva era logística dominada por el "imperio de las navieras", Jordi Espín, secretario general del European Shippers' Council fue más que explícito al señalar que "más que una 'navierocracia' hacia lo que vamos es hacia la 'cargofobia'".

"A las navieras les importa ahora mismo muy poco la mercancía", insistió Espín, quien defendió con vehemencia que "la carga tendría que tener derechos" pues "por aquel lugar por donde pasa genera valor", lamentando el trato que se le dispensa en estos momentos en el transporte marítimo fruto de los retrasos, los saltos de escala o los fletes desorbitados, según el también secretario de Transprime.

Jordi Espín denunció que la actual regulación europea sobre alianzas marítimas ha permitido que se acojan bajo su paraguas las grandes alianzas actuales, generando una realidad de mercado donde "lo único que les importa a las navieras es generar beneficios, mientras que el cliente no existe".

"Por supuesto que nosotros queremos que las empresas navieras ganen dinero y obtengan beneficios, pero deben orientar esos beneficios al cliente", dijo Espín, quien concluyó que en esta dinámica quien debería mandar en la cadena logística no es ya el cliente, sino que debería primar por encima de todo el servicio "porque así todo funciona".

En el marco de este debate, el presidente de FETEIA, Enric Ticó, también fue muy explícito a la hora de denunciar la actual "verticalización" del sector logístico, con las navieras contro-



De izquierda a derecha, Francisco Aranda, presidente de UNO; Jordi Espín, secretario general del European Shippers' Council; Enric Ticó, presidente de FETEIA; y Ramón Valdivia, director general de ASTIC. Foto M.J.

lando la cadena logística, una situación que calificó de "insostenible".

Para el presidente de FETEIA, "ahora mismo son las navieras las que mandan, pero el cliente final acabará dándose cuenta de que son los que están pagando y sufriendo esta situación".

Para Ticó, una parte de la responsabilidad está en la Unión Europea y su política "errónea".

Nuevo paradigma

En el marco de las relaciones entre cargadores y transportistas, el director general de la Asociación del Transporte Internacional por Carretera (ASTIC), Ramón Valdivia, destacó que en el sector del transporte por carretera se ha producido un importante "cambio de paradigma" en los últimos meses.

Los dos grandes acuerdos alcanzados desde diciembre con el Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana y los paros que ha sufrido el sector han alumbrado un nuevo escenario.

Por un lado, según Ramón Valdivia, el Gobierno ha pasado en el transporte por carretera de las palabras a los hechos con

"A las navieras les importa ahora mismo muy poco la mercancía", insistió Espín, quien defendió con vehemencia que "la carga tendría que tener derechos"

medidas regulatorias que bus-

can equilibrar la relación entre transportistas y cargadores.

Por otro lado, esto ha motivado, según aseguró ayer el presidente de ASTIC, que los clientes estén empezando a alcanzar acuerdos estratégicos de provisión de servicios a medio y largo plazo, lo que marca un antes y un después con relaciones equilibradas y basadas en la calidad del servicio y la sostenibilidad

Para Ticó "ahora mismo son las navieras las que mandan pero el cliente final acabará dándose cuenta de que son los que están pagando y sufriendo esta situación"

económica en su prestación.

Aranda: "El Gobierno debe contribuir a mejorar las condiciones de las empresas"

Durante su intervención ayer en la mesa redonda, el presidente de la Organización Empresarial de Logística y Transporte (UNO), Francisco Aranda, analizó el proceso vivido por los operadores logísticos desde el estallido de la pandemia, poniendo en valor el importante esfuerzo realizado para superar las dificultades y, sobre todo, sobrevivir en la actual "incertidumbre".

Según Francisco Aranda, la "actual incertidumbre exige una tensión muy importante, lo que obliga reinventarse todos los días", algo que además ha implicado que todas las transformaciones que tenía previsto acometer el sector en los próximos años "se hayan acelerado al máximo", lo que ha supuesto "tener que adelantar unas inversiones muy importantes", destacó Aranda.

En este contexto, la situación de las empresas es compleja, advirtió el presidente de UNO, quien,

ante el esfuerzo empresarial reclamó mayor colaboración pública por parte del Gobierno en dos ámbitos de acción muy concretos.

En primer lugar, Francisco Aranda reclamó que se destinen fondos y ayudas al sector empresarial logístico a través de los Fondos Next Generation.

"Esos fondos deben llegar a las empresas, que todavía no estamos viendo ese dinero, y además deben ir destinados a resolver problemas estructurales y no coyunturales, como sucedió en el pasado", advirtió Aranda.

Fiscalidad

En segundo lugar, el presidente de UNO reclamó una reducción de la fiscalidad. A juicio de Aranda, el actual marco fiscal está "asfixiando" al sector empresarial en general y al sector logístico en particular.