

MARÍTIMO · Emili Sanz, presidente de ATEIA Barcelona, acusa a las alianzas marítimas de competencia “desleal”, que no ilegal

“Los transitarios miramos a las navieras con suspicacia: hemos sido su cliente más fiel”

➔ **Fletes que los profesionales califican de “desmesurados”, falta de equipos, temor a un desabastecimiento y una regulación Consortia BER vigente hasta 2024 hacen del transporte marítimo una tormenta perfecta que los transitarios miran con “estupor”.**

LEILA ESCRIBUELA

BARCELONA. Para Emili Sanz, presidente de ATEIA-OLTRA Barcelona, tal como explica en una entrevista a Diario del Puerto, el escenario de dominio actual de las navieras “los transitarios lo vemos con paciencia, pero con estupor, porque no es de recibo lo que las compañías están haciendo”, ya que se han encontrado con una posición de “gracia” que, a pesar de todo, recalca, no es una competencia ilegal, sino “desleal”, ya que cuentan con autorización administrativa.

Según explica, los transitarios observan el ansia “desmesurada” de las navieras de ponerse en el terreno de los



Emili Sanz, presidente de ATEIA-OLTRA Barcelona. Foto Alba Tejera.

rante décadas el transitario ha sido su cliente más fiel”.

Ante esta situación y tras dirigirse en varias ocasiones a Europa, de la mano de CLECAT, el sector afronta 2022 con la expectativa de que la Comisión Europea (CE) pueda modificar la regulación BER y, así, que las navieras “dejen de tener posi-

“Nos encontramos que, de forma absolutamente descarada, van a por el negocio del transitario”

ción de dominio en el mercado”, por lo que “seguiremos mirando

con escepticismo”. De este modo, “2022 será un año de transición y a lo largo del año los fletes se irán regulando de forma gradual hacia fletes más moderados y puede ser que a finales de 2022 y principios de 2023 tengamos una estabilidad en los fletes”, detalla el presidente de ATEIA Barcelona, quien, de

igual modo, recuerda que los fletes previos a la pandemia “tampoco eran fletes moderados, eran ridículos y muy baratos”.

Por ello, añade, “esta situación merma la capacidad de financiación y si perdura en el tiempo más allá de 2023, los pequeños y medianos transitarios lo pasarán muy mal”.

Buscar los contenedores

Emili Sanz recuerda que, en 2009, la Consortia BER se creó “con muy buen criterio con la finalidad de amparar un poco a las navieras” y con la cual “se pretendía permitir la formación de alianzas más grandes que ofrecieran más seguridad a la situación económica de las navieras”. Sin embargo, y tras años de prórrogas que “no se entienden”, Sanz incide en que ya se viene denunciando esta “posición injusta de dominio de mercado de las navieras”.

Con todo ello, y además de los fletes, existe la falta de equipo. “Dicen que están fabricando 5 millones de contenedores, pero no hace falta construirlos, sino buscar donde están estos contenedores”, denuncia Sanz, quien recuerda que, hace dos meses, casi 150 buques portacontenedores estaban fondeados en las costas de Long Beach y Los Ángeles, “con la cantidad de equipos ocupados que llevan a bordo”.

Desde FETEIA aseguran que el problema de fondo no son los fletes, sino “la gestión ineficiente de los recursos, a la vez que, equivocándose en el análisis de la situación, las navieras aprovechan ésta situación predominante, fruto de un Reglamento Consortia”, causa de una concentración empresarial “muy peligrosa para la libertad de comercio”.

“Esta situación merma la capacidad de financiación y si perdura en el tiempo los pequeños y medianos transitarios lo pasarán muy mal”

transitarios. “Nos encontramos que, de forma absolutamente descarada, van a por el negocio del transitario. Quieren la parte tierra y hacer el servicio logístico integral”, asegura Emili Sanz.

Por ello, añade, “miramos a las navieras con mucha suspicacia, porque olvidan que du-

Hub aéreo intercontinental para Barcelona

Las preocupaciones no solo quedan en la tormenta que protagoniza el transporte marítimo hoy en día. Más allá, el sector logístico sigue haciendo frente a los retos del siglo XXI. Uno de ellos, tal como resalta Emili Sanz, presidente de ATEIA Barcelona, es el de la sostenibilidad, que se vive con “vinculación” a la logística.

“No existe ningún proyecto en el que no se considere la sostenibilidad. Los temas medioambientales están presentes en todas las decisiones”, asegura Sanz, quien pone como ejemplo el plan de electrificación de muelles del Port de Barcelona, entre otros.

Otro de los desafíos de la logística es la digitalización que, según Sanz, lleva un ritmo “más

lento” debido a su complejidad, aunque cuenta con el compromiso de todos los eslabones y organizaciones de la cadena de suministro.

Por otra parte, Emili Sanz define como “oportunidad” perdida la ampliación del aeropuerto Josep Tarradellas Barcelona-El Prat. “Es necesario ampliar el aeropuerto y Barcelona debe contar con un hub aéreo intercontinental, tanto para pasajeros como para mercancías”, afirma.

Teniendo en cuenta las cuestiones medioambientales en esta decisión, aclara Sanz, es imprescindible el diálogo. “Estoy convencido que, si se sientan a hablar, al final se llegará a un acuerdo”, concluye.

Viamar Transit srl
www.viamartransit.com

EXPORTAMOS A CUALQUIER PARTE DEL MUNDO

FCL LCL RO/RO AIR CARGO

OFRECEMOS SERVICIO DE GRUPEJO DIRECTO A:

GUADALUPE ST BARTH REUNION
MARTINICA ST MAARTEN MAURICIO

España
Valencia 46011
Gran Vía Marqués del Turia, 49-8º.11º
Tel. +34 96 367 74 97
valencia@viamartransit.com

Headquarter - Italia
Génova 16121
Via XX Settembre, 37/8
Tel. +39 010 5960378

Guadalupe
Baie Mahaut 97122 I
Rue H. Becquerel Jarry
Tel. +590 590 389373

Reunion
3 Av Théodore Drouhet
bat. n°5 local n°4 zac 2000
97420 le port
tel. +262 705 976

AVANZA
logistics

10 AÑOS MEJORANDO
EL TRANSPORTE

VALENCIA - BARCELONA - MADRID - ZARAGOZA - ALGECIRAS
info@avanzalogistics.com | www.avanzalogistics.com

SEO
diseño, actualización
y mantenimiento de páginas
WEB
Redes sociales

info@tallerdesdiseño.org
www.tallerdesdiseño.org