

Excmo. Sr. Pablo Arias Echeverría  
Miembro del Parlamento Europeo

En Barcelona, a 1 de marzo de 2022

Excmo. Sr. Eurodiputado:

Me pongo en contacto con usted, como Presidente de la Federación Española de Transitarios, Organización para la Logística, el Transporte y la Representación Aduanera (FETEIA-OLTRA), constituida por 20 Asociaciones territoriales de transitarios, empresas de logística y transporte. En nuestra Federación estatal están agrupadas la práctica totalidad de las empresas dedicadas a la Organización del Transporte de mercancías, por cualquier medio o vía de comunicación, así como de otros servicios complementarios (Aduanas, Logística, Almacenamiento...etc). Por nuestro colectivo se mueve alrededor del 90% del comercio exterior de España.

El objeto de mi comunicación es informarle de primera mano la situación existente en el mercado internacional del transporte marítimo que tantos perjuicios está causando al sector del comercio exterior de la Unión Europea y, por consiguiente, a su economía.

Desde el inicio de la pandemia, la cadena logística marítima ha sufrido múltiples tensiones que la han puesto en peligro debido, principalmente, al profundo empeoramiento del servicio al cliente y al ajuste de la capacidad disponible por parte de las alianzas marítimas.

Algunos de los ejemplos de estas malas prácticas son los continuados *blanksailings*, o la rescisión unilateral de contratos previamente firmados y la reducción artificial de la oferta para la elevación del precio de los fletes, lo que las está llevando a obtener beneficios récord a costa del resto del sector que se encuentra en una situación tan adversa.

Además, algunas navieras se están reservando el derecho de cesión de los contenedores a cargadores, transitarios y/o transportistas, por lo que bloquean sin justificación alguna la fluidez de la cadena logística, limitan la libertad de mercado en derecho de elección del cliente o imponen cargos y sobrecostes por paralización de contenedores aun cuando esta no se debe a los usuarios de los servicios. Recientemente se han publicado noticias de que algunas compañías navieras ya están comunicando a cargadores y transitarios su negativa a prestarles servicios. Asimismo, a otros operadores se les comunica que solo aceptarán sus mercancías en caso de contratar servicios adicionales al marítimo.

En nuestra opinión, todas estas actuaciones suponen un quebranto de la normativa de defensa de la competencia, pues estarían incurriendo en conductas discriminatorias que tienen una doble consecuencia: por un lado, el encarecimiento del precio de los fletes y, por tanto, de los precios de todos los productos a pagar por los consumidores, encarecimiento artificioso que no tiene justificación alguna. En segundo lugar, que los operadores no pueden mantener la fluidez de sus flujos logísticos. De hecho, los expertos independientes indican que el momento actual es el de peor servicio ofrecido por las navieras.

Destacar que en la Unión Europea existe una normativa que permite e incluso fomenta que las compañías navieras no estén sometidas a la normativa de defensa de la competencia que resulta de aplicación para todo el resto de compañías. Esa normativa es la que se conoce como la Consortia Block Exemption Regulation (CBER), prevista en el Reglamento (CE) n o 906/2009 de la Comisión, de 28 de septiembre de 2009, sobre la aplicación del artículo 81, apartado 3, del Tratado a determinadas categorías de acuerdos, decisiones y prácticas concertadas entre compañías de transporte marítimo de línea regular (consorcios).

Este Reglamento permite a las compañías navieras llegar a acuerdos operativos que, de no existir, estarían prohibidos. Resulta evidente que, a la vista de los resultados publicados por las compañías navieras no es que resulte innecesaria esta norma, sino que resulta claramente perjudicial para el conjunto del mercado.

Por consiguiente, tal y como indica, por ejemplo, el experto Olaf Merk de International Transport Forum, existen dudas más que razonables sobre el hecho de que los consorcios cumplan con los límites de cuotas de mercado aplicables.

Mientras el resto de operadores de la cadena logística nos encontramos tratando de trabajar y cooperar para mantenerla en funcionamiento (en particular, los transitarios buscamos alternativas y mantener vivo el flujo de transportes, buscando opciones financieramente viables), las navieras sacan provecho de una situación ventajosa (tanto por la coyuntura actual, creada en cierta parte artificialmente por ellas mismas, como por su propia posición dominante).

No debe obviarse que estas compañías, también están empleando estos consorcios y sus propias plataformas tecnológicas para obtener el control de información y datos de terceros, tratando de usarlo en perjuicio de terceros y para adaptar su oferta.

Desde el colectivo de transitarios siempre hemos defendido la compatibilidad entre sistemas, de manera que cada uno pueda utilizar el que considere mejor para su negocio, siendo posible la conexión entre todos ellos, permitiendo que cada parte sea dueña soberana de los datos que maneja. Sin embargo, ello no es posible.

Esta actuación generará la destrucción de buena parte del mercado y de sus estructuras básicas de funcionamiento, con el consecuente empeoramiento del servicio y encarecimiento de los precios.

Recientemente nuestra organización europea, CLECAT, ha remitido sendas comunicaciones a la Presidenta de la Comisión Europea, Dña. Ursula von der Leyen, así como a la Comisaria de Competencia, Dña. Margrethe Vestager, explicando esta situación.

A nivel internacional estamos comprobando como las autoridades de algunos países como Estados Unidos, Reino Unido o Canadá están tomando acciones decididas, referidas al desarrollo de investigaciones de las actividades de las compañías navieras o el freno a actuaciones como el cobro de tasas por demoras en las terminales, cobradas en muchos casos de manera injustificada.

Es por todo ello que la Unión Europea debe seguir esta senda e iniciar un proceso de escrutinio sobre todas las actuaciones desarrolladas por las compañías navieras durante los últimos años. Lo contrario podría provocar el colapso del sector del comercio exterior de la Unión.

Por último, solicitamos le celebración de una reunión con carácter urgente a los efectos de poder plantear y explicar la problemática generada y buscar una solución que permita garantizar el debido respeto a la libre competencia.

En la confianza de que nuestra petición sea atendida, se despide cordialmente,



Enric Ticó  
Presidente  
FETEIA-OLTRA